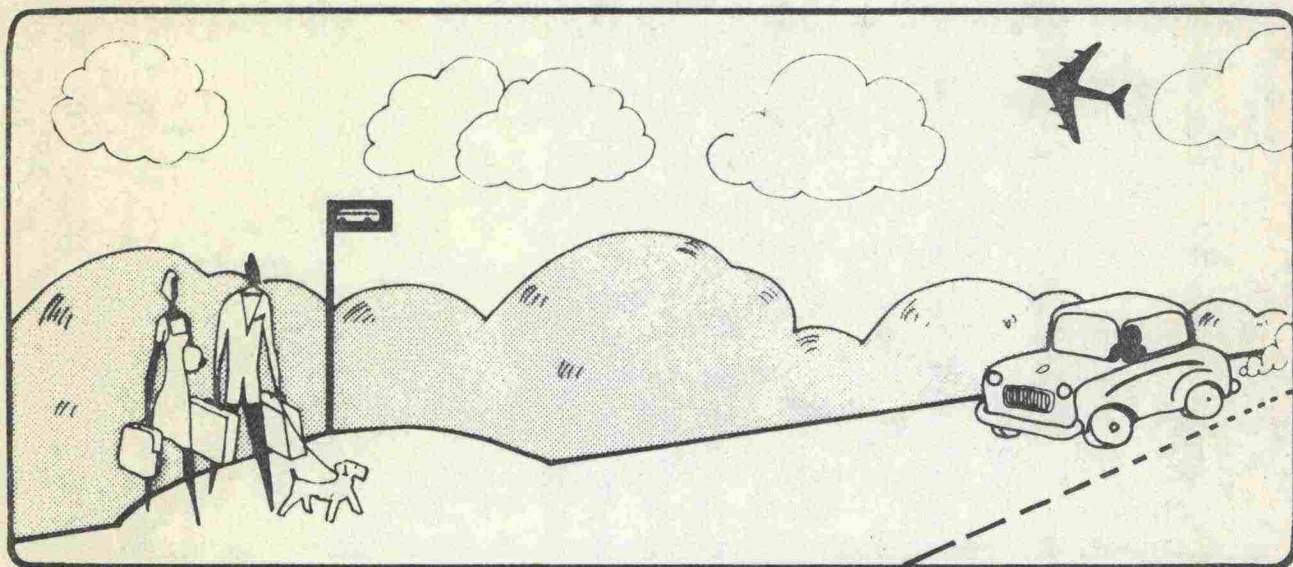


TVH

Talousosasto

Tutkimustoimisto





**HENKILÖLIIKENNETUTKIMUS:**

**PITKÄT MATKAT  
v. 1974**

**TVH 712 487**

**HELSINKI 1977**

**TIE- JA VESIRAKENNUSHALLITUS  
TALOUSOSASTON TUTKIMUSTOIMISTO  
SARJA A 10  
ISBN 951-46-1646-4**

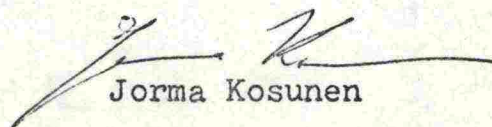


## ALKUSANAT

Tie- ja vesirakennushallituksen talousosaston tutkimustoimistossa on tehty laaja, alueellisesti koko maan kattava henkilöliikennetutkimus, jonka aineisto on hankittu postikyselyllä vuoden 1974 aikana. Tutkimuksesta on valmistunut useita raportteja, joista nyt käsillä oleva esittelee pitkien matkojen osatutkimuksen tuloksia.

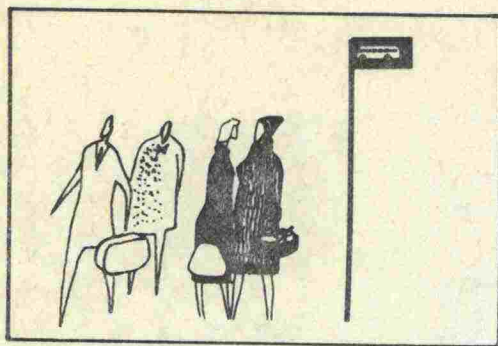
Raportin ovat tehneet DI Raimo Kauhanen ja ins. Matti Vauhkonen Suunnittelukeskus Oy:stä. Työtä ovat tie- ja vesirakennushallituksen puolesta valvoneet toimistoinsinöörit Mikko Jokinen ja Maire Kaartama.

Toimistopäällikkö



Jorma Kosunen





## YHTEENVETO

### Yleistä

Tie- ja vesirakennushallituksen tekemän henkilöliikennetutkimuksen tulosten perusteella on tässä raportissa käsitelty suomalaisten 13 - 64 vuotiaiden tekemiä pitkiä matkoja (vähintään 30 km). Raportissa on selvitetty matkalukua, matkustussuoritetta ja matkoihin käytettyä aikaa yleensä sekä niiden riippuvuutta matkustajan ominaisuuksista ja asuinpaikasta. Lisäksi on tarkasteltu matkojen kulkutapaa, tarkoitusta ja pituutta sekä matkustamisen vuodenajoittaista vaihtelua.

Raportissa esitettyjä tuloksia käytettäessä on aina otettava huomioon, että mukana ovat olleet vain vähintään 30 km:n pituiset matkat. Tästä johtuen saatuja tuloksia ei saa yleistää koskemaan kaikkea matkustamista. Esitetyt tulokset ovat melko käyttökelpoisia silloin, kun halutaan saada yleiskuva muista paitsi päivittäin tehtävistä (työmatkat, lyhyet ostosmatkat) matkoista. Päivittäisiä matkoja on käsitelty raportissa: "Henkilöliikennetutkimus, Näin me liikuimme 1974, TVH 713 183".

### Tyypillinen pitkiä matkoja tekevä henkilö

Tyypillisinä pitkiä matkoja tekevinä henkilöinä on tässä pidetty niitä, joiden tekemät matkat muodostivat vähintään puolet koko matkustussuoritteesta.

Matkustajaprototyypit on toisinsanoen määritelty siten, että jos esimerkiksi valitaan sattumanvaraisesti jokin kaukoliikenteen juna, niin vähintään puolet matkustajista ovat jäljempänä esitetyn junamatkustajan prototyypin mukaisia.





Yleensä pitkiä matkoja tekevä henkilö:

- 25 - 49 vuotias mies, joka on suorittanut kansakoulun tai sen lisäksi ammatillisen koulun, omistaa ajokortin, perheen käytössä on yksi auto ja perheen kuukausitulot v. 1974 olivat yli 2 000 mk.



Henkilöauton kuljettajana pitkiä matkoja tekevä henkilö:

- 30 - 49 vuotias mies, joka on suorittanut kansakoulun tai sen lisäksi ammatillisen koulun, omistaa ajokortin, perheen käytössä on yksi auto ja perheen kuukausitulot v. 1974 olivat yli 2 500 mk.



Henkilöauton matkustajana pitkiä matkoja tekevä henkilö:

- yli 30 vuotias nainen, joka on suorittanut kansakoulun tai sen lisäksi ammatillisen koulun, ei omista ajokorttia, perheen käytössä on yksi auto ja perheen kuukausitulot v. 1974 olivat yli 2 000 mk.



Kaukoliikenteen linja-autolla matkustaja:

- alle 30 vuotias nainen, joka on suorittanut enintään keskikoulun, ei omista ajokorttia, perheen käytössä ei ole autoa ja perheen kuukausitulot v. 1974 olivat yli 1 500 mk.



Kaukoliikenteen junalla matkustaja:

- alle 30 vuotias nainen, joka on suorittanut vähintään keskikoulun, ei omista ajokorttia, perheen käytössä ei ole autoa ja perheen kuukausitulot v. 1974 olivat yli 2 000 mk.



#### Lentomatkustaja:

- 30 - 49 vuotias mies, joka on suorittanut vähintään opistotasaisen tutkinnon, omistaa ajokortin, perheen käytössä yksi auto ja perheen kuukausitulot v. 1974 olivat yli 4 000 mk, lentomatkoista 3/4 maksoi muut (esim. työnantaja) kuin matkustaja itse.

Henkilökohtaisten ominaisuuksien vaikutusta matkustamiseen on käsitelty tarkemmin raportin kohdissa 4.1, 4.2 ja 4.3.

#### Kotona istujan prototyyppi

Kotona istujan prototyyppi on määritelty siten, että vähintään puolet niistä henkilöistä, jotka eivät tehneet kahden viikon aikana yhtään pitkää matkaa, ovat esitettävän prototyypin mukaisia.



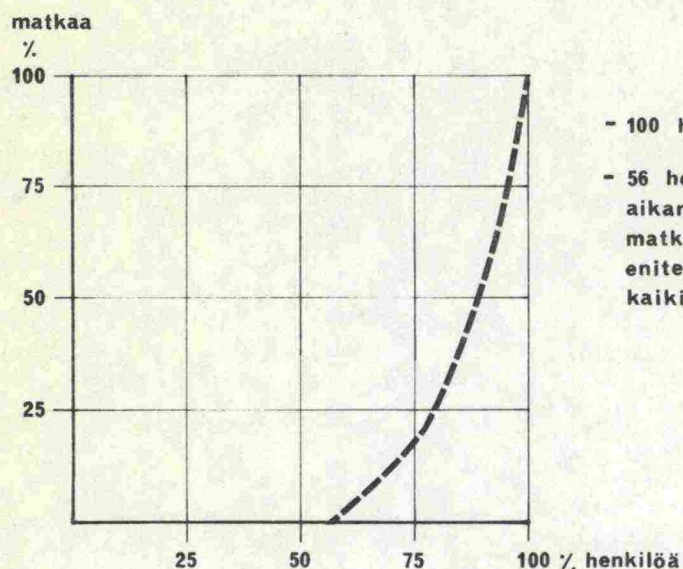
#### Kotona istujan prototyyppi:

- yli 54-vuotias nainen, joka on suorittanut kansakoulun, on eläkkeellä, ei omista ajokorttia, perheen käytössä yksi auto ja perheen kuukausitulot olivat vuonna 1974 alle 2 000 mk.



## Matkaluku- ja suorite

Pitkiä matkoja tehtiin keskimäärin yksi neljässä vuorokaudessa ja suorite oli 21 km vuorokaudessa. Matkustaminen vaihteli kuitenkin hyvin suuresti erilaisista matkustustarpeista ja -mahdollisuuksista riippuen.



- 100 henkilöä teki vuorokaudessa 25 matkaa
- 56 henkilöä 100:sta ei tehnyt kahden viikon aikana yhtään pitkää matkaa, 10 eniten matkustanutta teki yli puolet ja viisi eniten matkustanutta noin kolmasosan kaikista matkoista

Esiintyneiden erojen havainnollistamiseksi on seuraavassa tarkasteltu sadan henkilön vuorokaudessa suorittamia pitkiä matkoja. Kunkin ominaisuuden osalta on ilmoitettu eniten ja vähiten matkustaneiden matkaluvut (matkaa/100 henkeä x vrk).

### Sukupuoli

- miehet 32
- naiset 19

### Koulutus

- akat. loppututkinto 36
- kansakoulu 18

## Työssäkäynti

- ansiotyössä kodin ulkopuolella 31
- eläkeläiset 10

## Asuinalue

- maalaiskunta 29
- kaupunki 22
- alhaisen palvelutason kunta (F) 30
- korkean palvelutason kunta (A) 18

## Auton omistus

- omistaa auton 33
- ei omista autoa 13

## Ajokortti

- omistaa 38
- ei 15

## Tulot

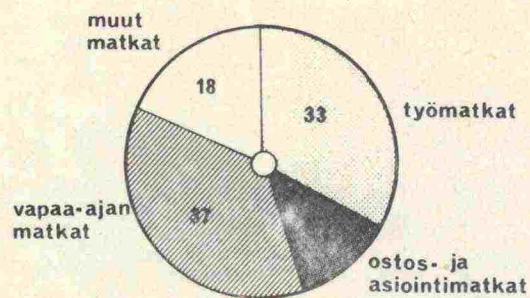
- ylin tuloluokka (perheen kuukausitulot yli 4 000 mk) 34
- alin tuloluokka (perheen kuukausitulot alle 500 mk) 15

## Matkojen tarkoitus, kulkutapa ja pituus

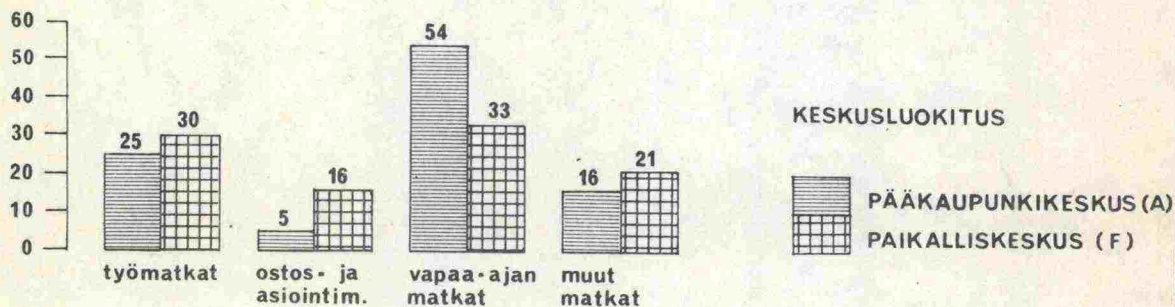
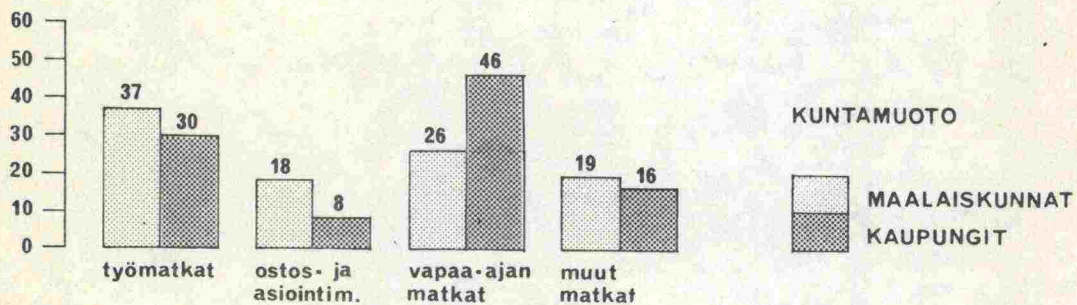
Tarkastelemalla sataa pitkää matkaa on seuraavissa kuvissa pyritty selvittämään tärkeimmät pitkiin matkoihin liittyvät tutkimustulokset.



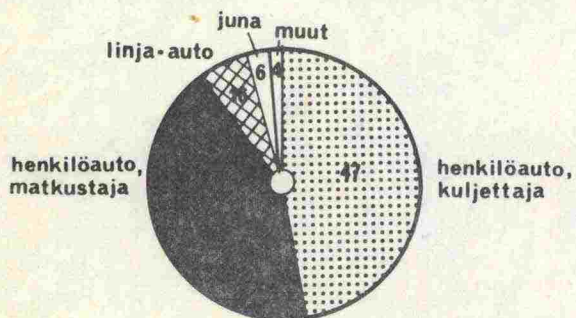
## MIKSI PITKIÄ MATKOJA TEHTIIN



## KUINKA ASUINPAIKKA VAIKUTTI MATKAN TARKOITUKSEEN

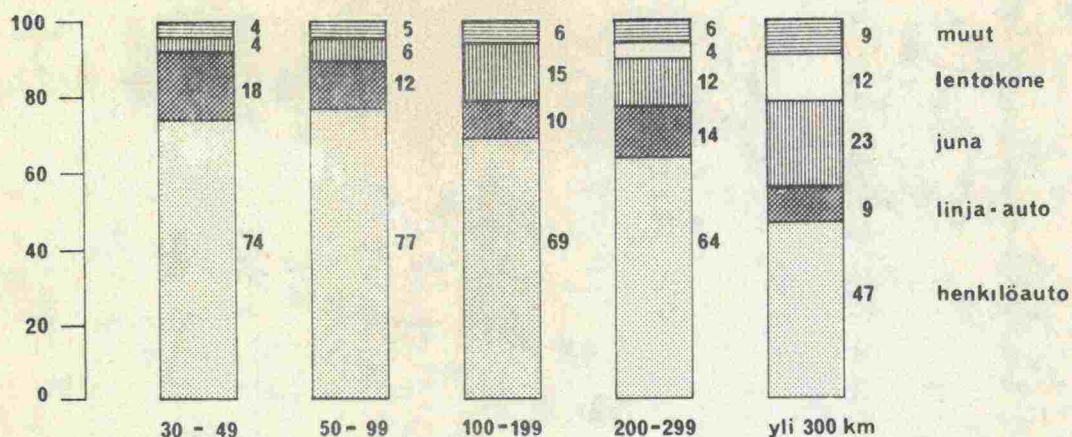


## MILLÄ TAVOIN MATKAT TEHTIIN

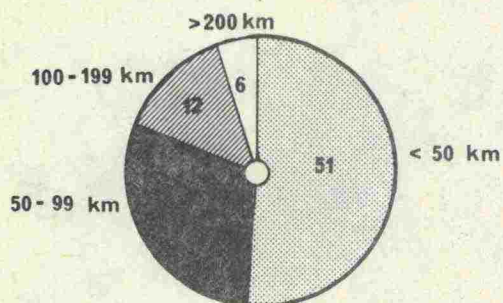




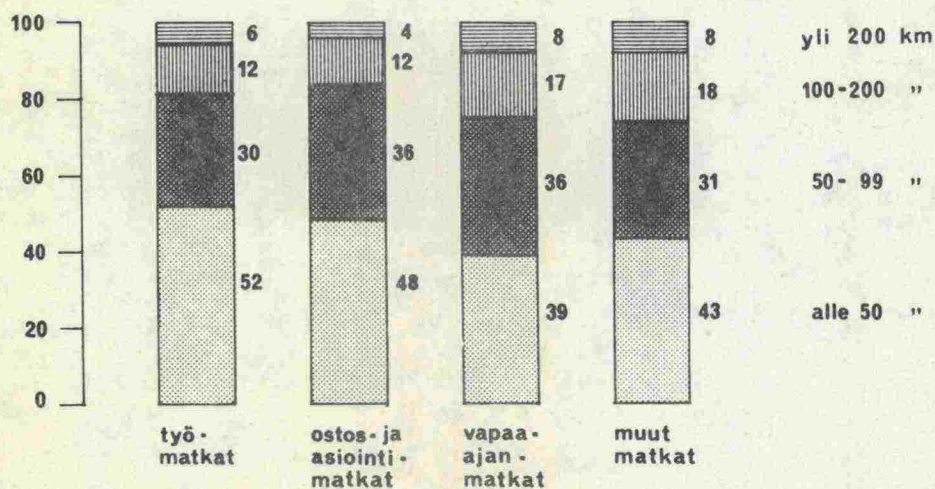
## KUINKA MATKAN PITUUS VAIKUTTI KULKUMUODON VALINTAAN



## KUINKA PITKIÄ MATKAT OLIVAT

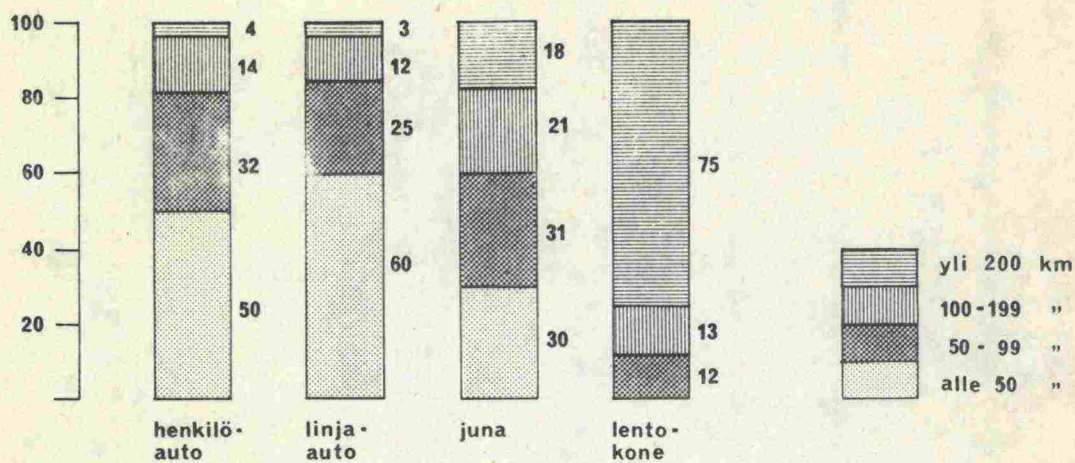


## KUINKA MATKAN PITUUS VAIHTELI MATKAN TARKOITUKSEN MUKAAN





# KUINKA MATKAN PITUUS VAIHTELI KULKUMUODOITTAIN



# SISÄLLYSLUETTELO

		Sivu
1	JOHDANTO	1
	1.1 Tutkimuksen tarve ja tavoitteet	1
	1.2 Tutkimusmenetelmä	1
	1.3 Organisaatio	3
2	TUTKIMUSAINEISTO	4
	2.1 Otanta	4
	2.2 Tulosten käsittely ja raportointi	4
	2.3 Tutkimuksen tarkoitus ja tavoitteet	6
3	SUOMALAISTEN TEKEMÄT PITKÄT MATKAT	7
	3.1 Tutkimuksessa käytettyjen käsitteiden määrittely	7
	3.2 Matkaluku, -suorite ja matkoihin käytetty aika henkilöä kohden	9
	3.3 Pitkien matkojen tarkoitus	11
	3.4 Pitkien matkojen kulutapa	12
	3.5 Pitkien matkojen pituus ja kesto aika	12
	3.6 Pitkät matkat asuinpaikan mukaan	14
4	HENKILÖN SOSIOEKONIMINEN TAUSTA JA PITKÄT MATKAT	15
	4.1 Yleistä	15
	4.2 Päivittäinen matkaluku ja -suorite matkustustarpeeseen vaikuttavien taustatekijöiden mukaan	18
	4.3 Matkaluku ja suorite matkustuskustannuksiin vaikuttavien taustatekijöiden mukaan	22
5	ASUINPAIKKA JA PITKÄT MATKAT	27
	5.1 Matkaluku ja suorite	27
	5.2 Matkan pituus ja kesto asuinalueittain	29



		Sivu
6	KESKUSVERKKO JA PITKÄT MATKAT	31
6.1	Asuinkunnan keskusluokka	32
6.2	Määräkunnan keskusluokka	36
7	MATKOJEN TARKOITUS	40
7.1	Matkojen tarkoitus matkustajan asuin- paikan mukaan kuntaryhmittäin	40
7.2	Matkojen tarkoitus matkustajan sosio- ekonomisen taustan mukaan	42
8	PITKIEN MATKOJEN KULKUTAPA	48
8.1	Kulkutapa matkustajan asuinpaikan mukaan	48
8.2	Kulkutapa matkan tarkoituksen mukaan	50
8.3	Kulkutapa matkan pituuden mukaan	51
8.4	Kulkutapa matkustajan sosioekonomisen taustan mukaan	52
9	MATKAN PITUUS	55
9.1	Matkojen pituus matkan tarkoituksen mukaan	55
9.2	Matkojen pituus kulkutavoittain	56
10	PITKIEN MATKOJEN KAUSIVAIHTELU	58
10.1	Matkaluku, suorite, matkojen pituus ja kesto aika eri tutkimusjaksoina	58
10.2	Matkojen tarkoitus eri tutkimusjaksoina	60
10.3	Kulkutapa eri tutkimusjaksoina	60
11	MATKAKETJUT JA MATKUSTAJAVIRRAT	62
11.1	Matkaketjut	62
11.2	Matkustajavirrat	63

## LIITTEET

Tutkimuksen aluejako

Matkan tarkoituksen määrittely

Kysymyslomakkeet



## KUVALUETTELO

### KUVA

- 2-1 Henkilöliikennetutkimuksen tulosten käsittely ja tuotettavat raportit
- 3-1 Matkustussuoritteiden summakäyrä
- 3-2 Matkojen keston prosenttijakauma
- 3-3 Matkaluku tarkoituksen mukaan 14 vrk:ssa
- 3-4 Matkojen tarkoituksen prosenttijakauma
- 3-5 Kuljetustapojen osuus suoritetuista pitkistä matkoista
- 3-6 Matkojen keskipituus ja -nopeus kulkutavoittain
- 3-7 Matkojen pituuden summakäyrä
- 3-8 Matkojen keston summakäyrä
- 3-9 Matkaluku ja suorite kuntaryhmittäin
- 4-1 Matkaluku sukupuolen ja iän mukaan
- 4-2 Suorite sukupuolen ja iän mukaan
- 4-3 Matkaluku ja suorite työssäkäynnin mukaan
- 4-4 Matkaluku ja suorite työmatkan pituuden mukaan
- 4-5 Matkaluku ja suorite koulutuksen mukaan

KUVA

- 4-6 Matkaluku ja suorite toimialan mukaan
- 4-7 Matkaluku loma-asunnon omistuksen mukaan eri kuntaryhmissä
- 4-8 Suorite loma-asunnon omistuksen mukaan eri kuntaryhmissä
- 4-9 Matkaluku ja suorite tulojen mukaan
- 4-10 Matkaluku ja suorite perheen koon mukaan
- 4-11 Matkaluku ja suorite ajokortin ja auton omistuksen mukaan
- 5-1 Matkaluku ja matkustussuorite riippuen asuinpaikan etäisyydestä oman kunnan keskusta
- 5-2 Matkaluku ja matkustussuorite riippuen asuinpaikan etäisyydestä lähimmälle rautatieasemalle
- 5-3 Matkojen keskipituus ja kesto kuntaryhmittäin
- 5-4 Matkojen pituuden summakäyrät kuntaryhmittäin
- 6-1 Matkaluku ja matkustussuorite asuinkunnan keskusluokan mukaan
- 6-2 Matkojen tarkoitusjakauma asuinkunnan keskusluokan mukaan
- 6-3 Matkaluku tarkoituksen ja asuinkunnan keskusluokan mukaan
- 6-4 Matkan keskipituus asuinkunnan keskusluokan mukaan



KUVA

- 6-5 Määräkunnan keskusluokka matkan tarkoituksen mukaan
- 6-6 Matkojen tarkoitusjakauma määräkunnan keskusluokan mukaan
- 6-7 Matkojen keskimääräinen pituus määräkunnan keskusluokan mukaan
- 7-1 Matkojen tarkoitus kuntaryhmittäin
- 7-2 Matkaluku matkan tarkoituksen mukaan kuntaryhmittäin
- 7-3 Matkojen tarkoitus henkilön sukupuolen ja iän mukaan
- 7-4 Matkojen tarkoitus henkilön työssäkäynnistä riippuen
- 7-5 Matkojen tarkoitus henkilön koulutuksesta riippuen
- 7-6 Matkojen tarkoitus perheen tulojen mukaan
- 8-1 Kulikutapajakauma matkustajan asuinpaikan kuntaryhmän mukaan
- 8-2 Kulikutapajakauma riippuen matkustajan asuinpaikan etäisyydestä rautatieasemalle ja auton omistuksesta
- 8-3 Kulikutapajakauma matkan tarkoituksen mukaan
- 8-4 Kulikutapajakauma matkan pituuden mukaan

KUVA

- 8-5 Kulkutapajakauma ajokortin ja auton omistuksen mukaan
- 8-6 Kulktapa ajokortin omistuksen ja autojen lukumäärän mukaan
- 9-1 Pitkien matkojen keskipituudet matkan tarkoituksen mukaan
- 9-2 Matkojen pituuden summakäyrät matkan tarkoituksen mukaan
- 9-3 Matkojen pituuden summakäyrät kulkutavoittain
- 10-1 Matkaluku ja matkustussuorite tutkimusjaksoittain
- 10-2 Matkojen keskipituus ja kesto tutkimusjaksoittain
- 10-3 Matkojen pituuden summakäyrät tutkimusjaksoittain
- 10-4 Matkojen tarkoituksijakauma tutkimusjaksoittain
- 10-5 Kulkutapajakauma tutkimusjaksoittain
- 11-1 TVL:n piirien sisäiset ja väliset matkustajavirrat



## JOHDANTO

## 1.1

## Tutkimuksen tarve ja tavoitteet

Tie- ja vesirakennushallituksen omissa liikennesuunnittelutehtävissä ja valtakunnan tai seututason liikenteen ja liikennepolitiikan kehittämisprojekteissa tarvitaan usein pelkän tieliikenteen tuntemuksen lisäksi kokonaisnäkemystä liikenteestä ja siihen vaikuttavista taustatekijöistä. Tällaista tietoa ei ole ollut keskitetysti saatavissa, vaan sitä on usein jouduttu keräämään monista pienistä erillis-tutkimuksista. Tästä syystä tie- ja vesirakennushallituksessa käynnistettiin koko maata käsittävän henkilöliikenne-tutkimuksen suunnittelu v. 1971.

Tutkimuksen avulla on tarkoitus aikaansaada koko maata koskeva ympärivuotinen selvitys henkilöliikenteen matkojen yleispiirteistä sekä niiden väestöryhmittäisestä, alueellisesta ja ajallisesta vaihtelusta. Tutkimus kattaa kaikki liikennemuodot kävelymatkat mukaanluettuna. Tavoitteena on siten luoda yleiskuva suomalaisten liikkumisesta eli saada tietoja mm. keskimääräisistä matkamääristä ja suoritteesta henkeä kohti, kulkutavoista, matkojen tarkoituksesta, pituudesta ja kestosta. Tarkempia erittelyitä ja erilaisia käyttäytymismalleja varten näitä tietoja yhdistettiin henkilöä ja hänen ympäristönsä ominaisuuksia kuvaaviin tietoihin. Aineiston monipuolisuutta pyrittiin käyttämään hyväksi laatimalla siitä myös aiheiltaan rajoitettuja, liikennesuunnittelua palvelevia erillisselvityksiä.

## 1.2

## Tutkimusmenetelmä

Aineiston hankintaan käytettiin postikyselyä, joka kohdistettiin 13 - 64 vuotiaaseen väestönosaan koko maassa.

Tutkimus jaettiin osatutkimuksiin:

- päivän matkojen tutkimus (tulokset raportissa: Näin me liikuimme 1974)
- pitkien matkojen tutkimus, jonka tuloksia käsitellään tässä raportissa.

Pitkien matkojen kyselyssä tiedusteltiin vastaajan kaikkia kahden viikon kuluessa suorittamia yli 30 km:n mittaisia matkoja. Lisäksi tiedusteltiin matkustamiseen mahdollisesti vaikuttavia taustatietoja. Erillinen osatutkimus pitkiä matkoja varten katsottiin tarpeelliseksi siksi, että näitä harvoin tehtäviä matkoja koskevien tulosten tarkkuus parani.

Tutkimuslomakkeen kysymysten aiheet jakautuivat seuraaviin ryhmiin (liite):

- henkilökohtaiset ominaisuudet ja työssäkäynti (lomake A)
- varallisuus ja autonomistus (lomake A)
- asuinpaikan sijainti (lomake A)
- matkoja koskevat tiedot (lomake B)

Vastaajan henkilöön ja työssäkäyntiin kohdistuvat kysymykset pyrittiin valitsemaan ja luokittelemaan niin, että tulos on verrattavissa tehtyihin tilastoihin. Osa tämän ryhmän tiedoista saatiin suoraan väestörekisteristä otannan yhteydessä.

Asuinpaikan sijaintia koskevilla kysymyksillä pyrittiin mittaamaan etäisyyttä lähimpiin eritasoisiin keskuksiin sekä erilaisiin liikennepalveluihin.

Matkoja koskevilla kysymyksillä pyrittiin selvittämään matkaketjuja. Lähtö- ja määräpaikat kysyttiin kunnan tarkkuudella. Lähtö- ja määräpaikan lisäksi kysyttiin mm. kulkutapaa ja matkan tarkoitusta.



Kausivaihtelun selvittämiseksi tutkimus jaettiin kuuteen jaksoon ympäri vuoden. Suuria juhlapyhiä ja erityisiä lomakausia välttäten ajoitetut tutkimusjaksot seurasivat toisiaan joka toinen kuukausi alkaen huhtikuusta 1974.

### 1.3

#### Organisaatio

Henkilöliikennetutkimuksen laajuuden vuoksi perustettiin jo suunnittelun alkuvaiheessa tutkimusta valvova työryhmä, jossa ovat olleet edustettuna liikenneministeriö, sisäasiainministeriö, parlamentaarinen liikennekomitea, tilastokeskus, rautatiehallitus sekä tie- ja vesirakennushallitus.

Tutkimuksen suunnittelusta ja johdosta on vastanut tie- ja vesirakennushallituksen talousosaston tutkimustoimisto.

Henkilöliikennetutkimuksen pitkiä matkoja käsittelevä raportti on laadittu Suunnittelukeskus Oy:ssä, jossa työhön ovat osallistuneet Raimo Kauhanen, Tapio Korkka ja Matti Vauhkonen. Analysoinnissa tarvittujen taulukointien ATK-ajot on suorittanut Viatek Oy.

## 2

## TUTKIMUSAINEISTO

## 2.1

Otanta Henkilöt, joille kyselylomakkeet lähetettiin poimittiin väestörekisteristä. Poiminta tehtiin käyttäen kaksisuuntaista ositettua otantaa, jolloin perusjoukko ositettiin neljän ikäryhmän ja kahdeksan kuntaryhmän mukaan. Kuntaryhmät olivat (ks. liite):

Helsinki ympäristöineen (HKI)

Turku, Tampere ja Lahti ympäristöineen (TKU)

muut Etelä-Suomen kaupungit ja kauppalat (ESK)

Etelä-Suomen maalaiskunnat (ESM)

Väli-Suomen kaupungit ja kauppalat (VSK)

Väli-Suomen maalaiskunnat (VSM)

Pohjois-Suomen kaupungit ja kauppalat (PSK)

Pohjois-Suomen maalaiskunnat (PSM)

Osituksella pyrittiin takaamaan näytteen mahdollisimman tasapuolinen jakautuminen eri kunta- ja ikäryhmiin.

Esitutkimuksessa saatujen tulosten ja käytettävissä olevien resurssien perusteella otoksen kooksi määriteltiin 16 800 henkilöä.

## 2.2

## Tulosten käsittely ja raportointi

Pitkiä matkoja koskevassa tutkimuksessa saatiin hyväksytyjä vastauksia noin 58 % kyselyssä mukana olleista. Tutkimusaineiston ovat siten muodostaneet noin 10 000 henkilöä ja 35 000 matkaa koskevat tiedot. Vastaukset lävistettiin korteille suoraan kyselylomakkeilta ja tälle aineistolle suoritettiin testejä, joiden perusteella käsittelyyn hyväksyttiin em. määrä vastauksia.

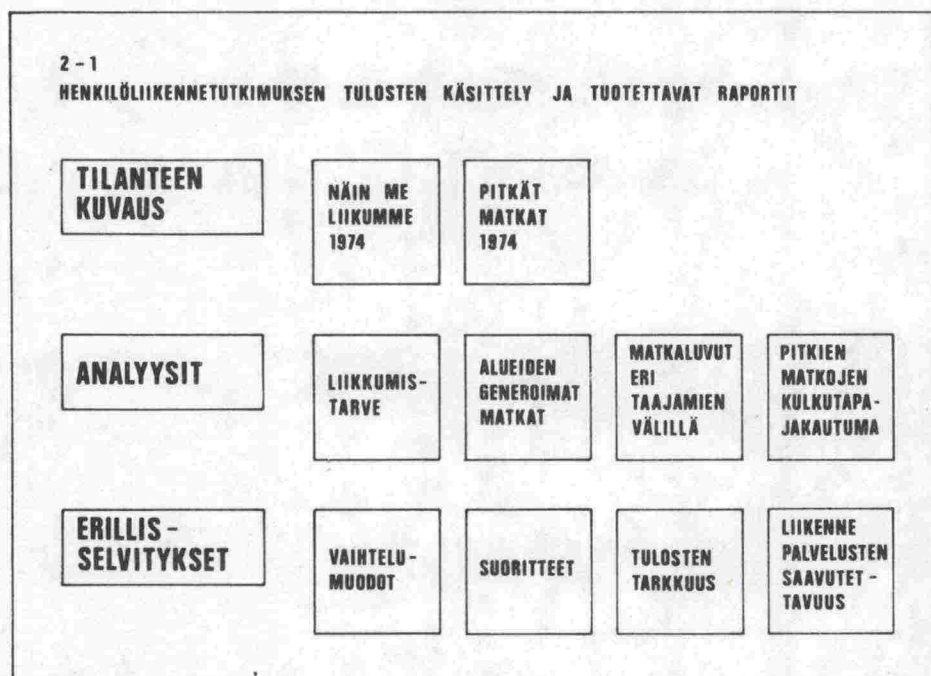


Tutkimustulosten raportointi jakautuu kolmeen osaan (kuva 2-1):

- nykytilannetta inventoiva raportointi
- tuloksia analysoiva raportointi
- liikenneteknisiä erityiskysymyksiä koskeva raportointi.

Käsillä oleva raportti kuuluu nykytilannetta inventoitiin raportteihin.

Kuten edellä on esitetty, tutkimuksessa kysyttiin kahden viikon aikana suoritettuja matkoja. Tuloksia käsiteltäessä on matkaluku ja suorite kuitenkin yleensä muutettu vuorokautisiksi arvoiksi, jotta tulokset olisivat suoraan verrattavissa päivän matkojen tutkimukseen. Kuvissa ja taulukoissa on matkaluku esitetty 100 henkilöä kohti, jotta lukuarvoista saatiin kokonaislukuja.



## 2.3

## Tutkimuksen tarkoitus ja tavoitteet

Tutkimuksen tarkoituksena on antaa kokonaiskuva suomalaisten suorittamista pitkistä matkoista. Raportissa on siten pyritty tarjoamaan keskeisimmät tiedot seuraavista seikoista:

- matkamäärät ja suoritteet sekä niiden riippuvuus henkilön ominaisuuksista ja asuinpaikasta,
- matkojen tarkoitus sekä sen vaihtelu henkilön ominaisuuksien ja asuinpaikan mukaan,
- kulkutapa asuinpaikan, matkan tarkoituksen ja matkan pituuden mukaan,
- matkojen pituus asuinpaikan, matkan tarkoituksen ja käytetyn kulkutavan mukaan,
- matkojen kausivaihtelu.



## 3

## SUOMALAISTEN TEKEMÄT PITKÄT MATKAT

## 3.1

## Tutkimuksessa käytettyjen käsitteiden määrittely

## Pitkä matka

Pitkillä matkoilla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa sellaisia matkoja, joiden yhteydessä henkilö on käynyt yli 30 km:n päässä vakituiselta asuinpaikaltaan. Matka alkaa aina lähtöpaikasta ja päättyy sitä seuraavaan pysähtymispaikkaan (bensiniin ostoa, kahvilla käyntiä yms. pieniä asiointeja ei kuitenkaan ole katsottu pysähtymiseksi). Kulkuvälineen vaihto on katsottu pysähtymiseksi, mistä johtuen pieni osa matkoista on alle 30 km:n pituisia.

Seuraavassa on esitetty esimerkki:

Henkilö menee aamulla asuinpaikastaan Hyvinkäältä työpaikalleen Helsinkiin käyttäen ensin junaa ja sitten bussia. Työpaikastaan hän menee bussilla Espooseen vierailulle ja sieltä junalla asuinpaikkaansa Hyvinkäälle.

Hyvin- kää	juna	60 km	Helsin- ki	bussi	2 km	Helsin- ki	bussi	15 km	Espoo	juna	70 km	Hyvin- kää
asuin- paikka			kulku- väli- neen vaihto			työ- paikka			vie- railu paikka			asuin- paikka

Tässä esimerkissä on edellä esitetyn määrittelyn perusteella neljä pitkää matkaa (joista kaksi on alle 30 km:n pituisia).

## Matkaketju

Matkaketjulla tarkoitetaan tässä peräkkäisiä matkoja, joista ensimmäisen lähtöpaikka ja viimeisen määräpaikka on asuinpaikka. Edellisessä esimerkissä on siten yksi matkaketju.

## Matkan tarkoitus

Kysymyslomakkeessa (liite) kysyttiin oleskelusyytä lähtöpaikassa ja saapumissyötä määräpaikaan. Syyt oli jaoteltu 12 ryhmään. Matkan tarkoitusta määriteltäessä on "syyt" jaettu asiayhteydestä riippuen seitsemään tai neljään ryhmään seuraavan taulukon mukaisesti:<sup>1)</sup>

Seitsemän ryhmää

1	työmatkat
2	työasiointimatkat
3	ostos- ja asiointimatkat
4	loma-asuntomatkat
5	virkistysmatkat (sisältää mm. huvimatkat sekä matkat urheilu- ja lomakeskuksiin)
6	vierailumatkat
7	muut matkat (yöpyminen, toisen henkilön saattaminen, kulkuvälineen vaihto)

Neljä ryhmääVastaa edellisessä  
ryhmittelyssä

1	työmatkat	1 + 2
2	ostos- ja asiointimatkat	3
3	vapaa-ajan matkat	4 + 5 + 6
4	muut matkat	7

Esimerkin mukaisten matkojen tarkoitukset ovat seuraavat.

## Matkan tarkoitus

MatkaTarkempi luokitteluSuppeampi luokittelu

Hyvinkää-Helsinki	muu matka (7)	muu matka (4)
Helsinki-Helsinki	työmatka (1)	työmatka (1)
Helsinki-Espoo	vierailumatka (6)	vapaa-ajan matka (3)
Espoo-Hyvinkää	vierailumatka (6)	vapaa-ajan matka (3)

1) katso tarkemmin liite

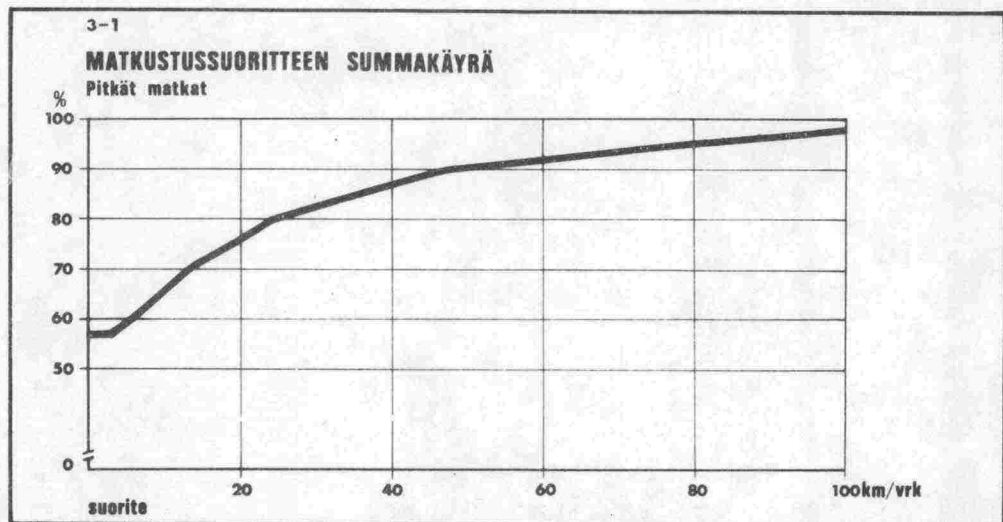


## 3.2

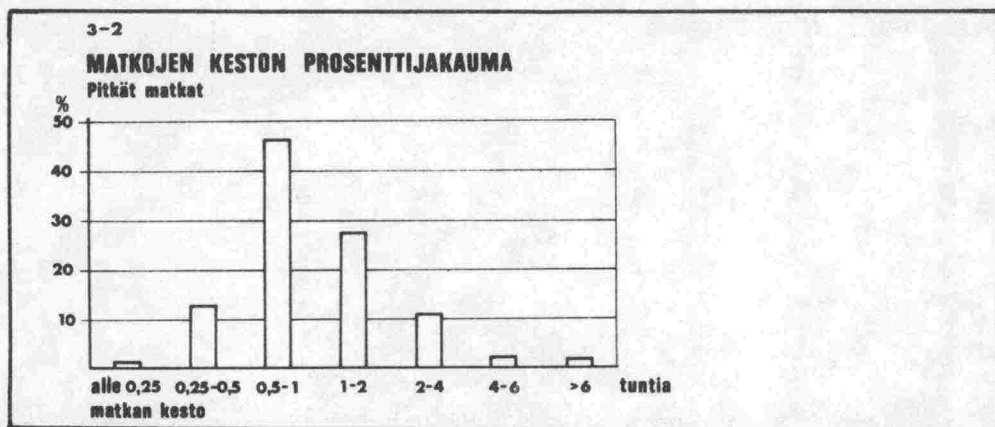
Matkaluku, -suorite ja matkoihin käytetty aika henkilöä kohden

Henkilöliikennetutkimuksen pitkien matkojen haastattelussa saatujen tulosten mukaan tekivät 13 - 64 vuotiaat suomalaiset vuonna 1974 päivittäin keskimäärin 840 000 yli 30 km:n pituista matkaa, mikä vastaa suunnilleen 7 matkaa henkilöä kohden kuukaudessa. Pitkien matkojen tekeminen vaihteli kuitenkin hyvin paljon riippuen matkustustarpeesta ja -mahdollisuuksista. Yli puolet kyselyyn vastanneista eivät tehneet kahden viikon tutkimusjakson aikana yhtään yli 30 km:n matkaa

Päivittäinen matkustussuorite oli keskimäärin 21 km. Noin neljänneksen suorite oli 3 - 25 km vuorokaudessa ja viidenneksellä yli 25 km vuorokaudessa (kuva 3-1).



Matkoihin käytetty aika vuorokautta ja henkilöä kohden oli keskimäärin kaksikymmentä minuuttia eli noin viisi tuntia kahdessa viikossa. Paremman kuvan matkojen kestosta saa kuitenkin tarkastelemalla käytettyä aikaa pelkästään matkaa kohti. Vajaat puolet suoritetuista matkoista kesti puolesta yhteen tuntiin, neljännes yhdestä kahteen tuntiin ja noin 14 % yli kaksi tuntia (kuva 3-2).



#### Pitkien matkojen osuus kaikista matkoista

Tässä raportissa käsitellään pelkästään pitkien (yli 30 km:n) matkojen tutkimusaineistoa. Jotta kuitenkin voitaisiin muodostaa käsitys niiden merkityksestä koko matkustamisessa on syytä tarkastella pitkien matkojen osuutta kaikista matkoista.

Kokonaismatkaluku ja -suorite saadaan päivän matkojen tutkimuksesta, jossa olivat mukana kaikki matkat (myös kävelen tehdyt). Päivän matkojen tutkimuksen mukaan tekivät 13 - 64 vuotiaat päivittäin keskimäärin 9,7 milj. matkaa, joten pitkien matkojen osuus matkoista oli noin 9 %. Pitkien matkojen osuus vastaavasta kokonaissuoritteesta, mikä oli noin 120 milj. henkilö-km/vrk, oli noin 60 %.

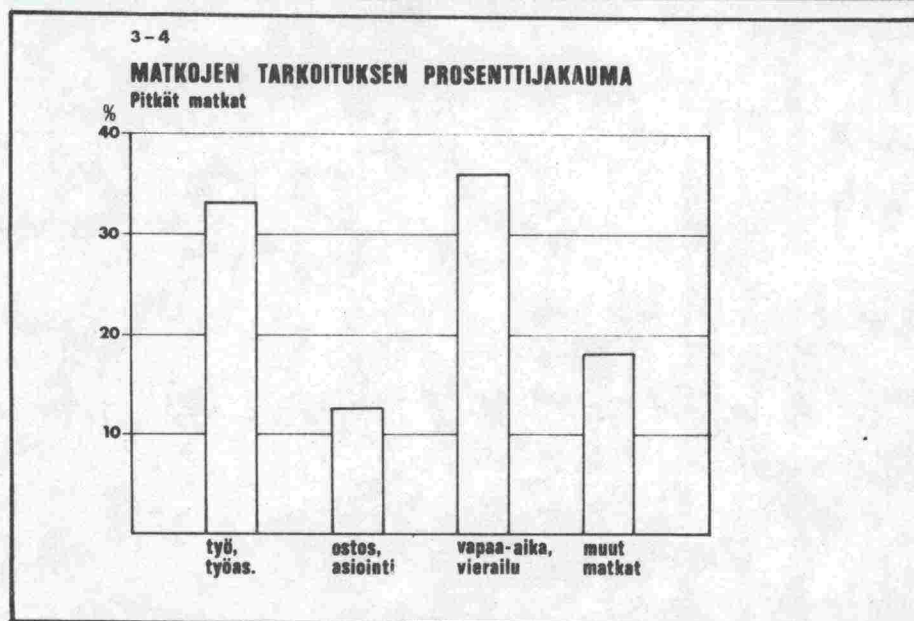
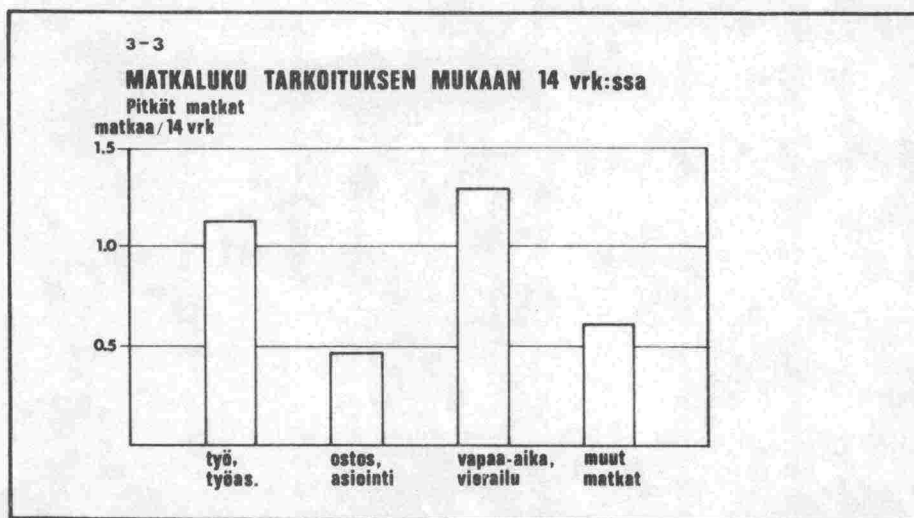


## 3.3

## Pitkien matkojen tarkoitus

Suurin osa pitkistä matkoista oli vapaa-ajanmatkoja (n. 40 %). Noin joka kolmas matka oli työmatka, ostos- ja asiointimatkojen osuus oli 12 % ja muiden matkojen osuus 18 % (kuvat 3-3 ja 3-4). Tämän mukaan päivittäin tehdyistä matkoista (840 000 matkaa) oli v. 1974

- vapaa-ajan matkoja 300 000 eli n. yksi matka henkilöä kohti 11 vrk:ssa
- työmatkoja 280 000 eli n. yksi matka henkilöä kohti 2 viikossa
- ostos- ja asiointimatkoja 110 000 eli n. yksi matka henkilöä kohti kuukaudessa
- muita matkoja 140 000 eli n. yksi matka henkilöä kohti 3 viikossa.

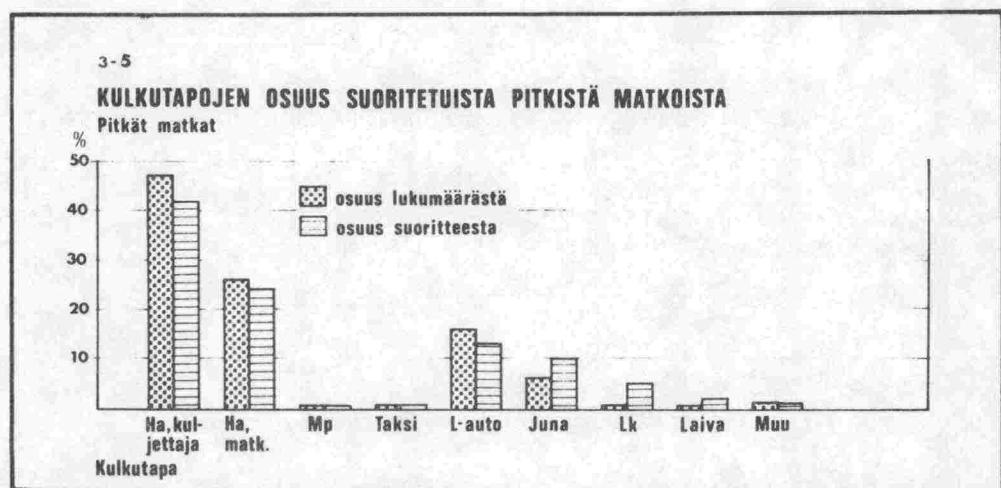


## 3.4

## Pitkien matkojen kulkutapa

Pitkistä matkoista (lukumäärästä) lähes kolme neljäsosaa tehtiin henkilöautolla ja melkein puolet henkilöauton kuljettajana. Linja-auton käytön osuus oli 16 % ja junan 6 %. Lentokoneella, taksilla ja moottoripyörällä suoritettiin kullakin noin 0,6 % matkoista.

Matkasuoritteesta oli henkilöauton osuus 66 %, linja-auton 13 %, junan 10 % ja lentokoneen 5 %. Junan ja varsinkin lentokoneen osuus suoritteesta oli selvästi suurempi kuin niiden osuus matkaluvusta, mikä johtui suuremmista matkanpituuksista (kuva 3-5).



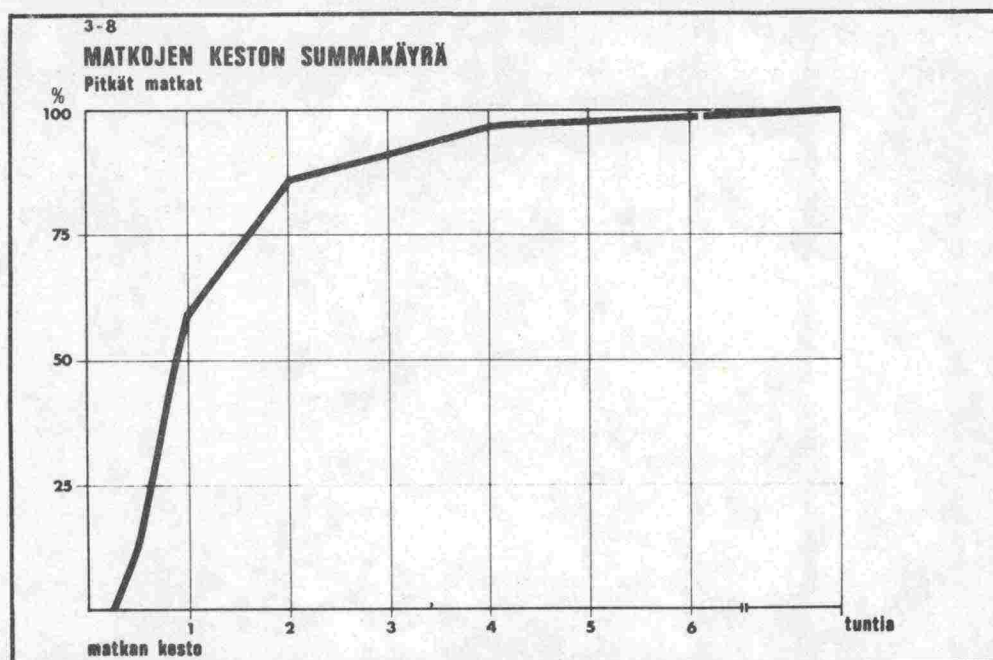
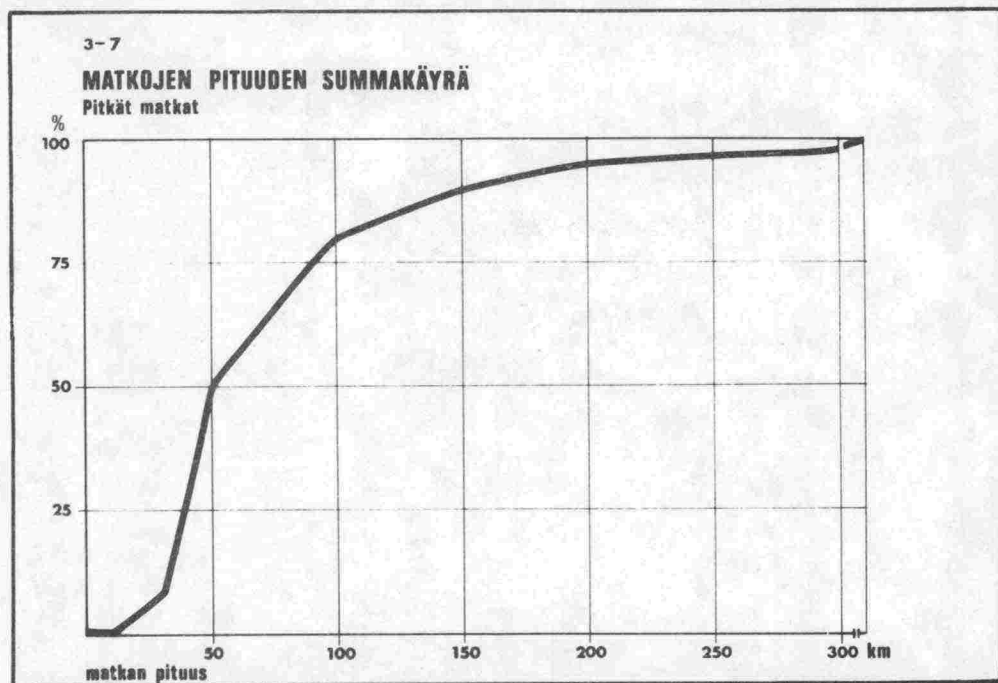
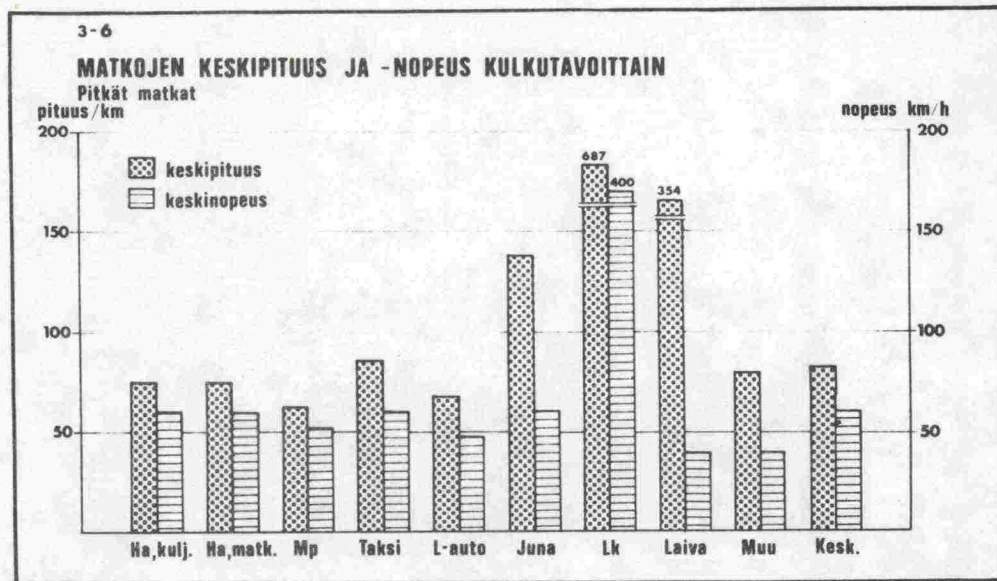
## 3.5

## Pitkien matkojen pituus ja kesto aika

Tehdyistä matkoista vajaa 8 % oli alle 30 km, 43 % 30 - 50 km ja 30 % 50 - 100 km. Matkojen keskipituus oli 82 km. Henkilöautolla suoritettujen matkojen keskipituus oli 75 km, moottoripyörällä ja linja-autolla suoritettujen alle 70 km:ä ja junalla suoritettujen noin 137 km. Matkojen keskipituus oli suurin laivalla (354 km) ja lentokoneella (687 km) tehdyillä matkoilla (kuvat 3-6 ja 3-7).

Noin 60 % matkoista kesti alle yhden tunnin, vähän yli neljännes yhdestä kahteen tuntiin ja noin 3 % yli neljä tuntia (kuva 3-8).



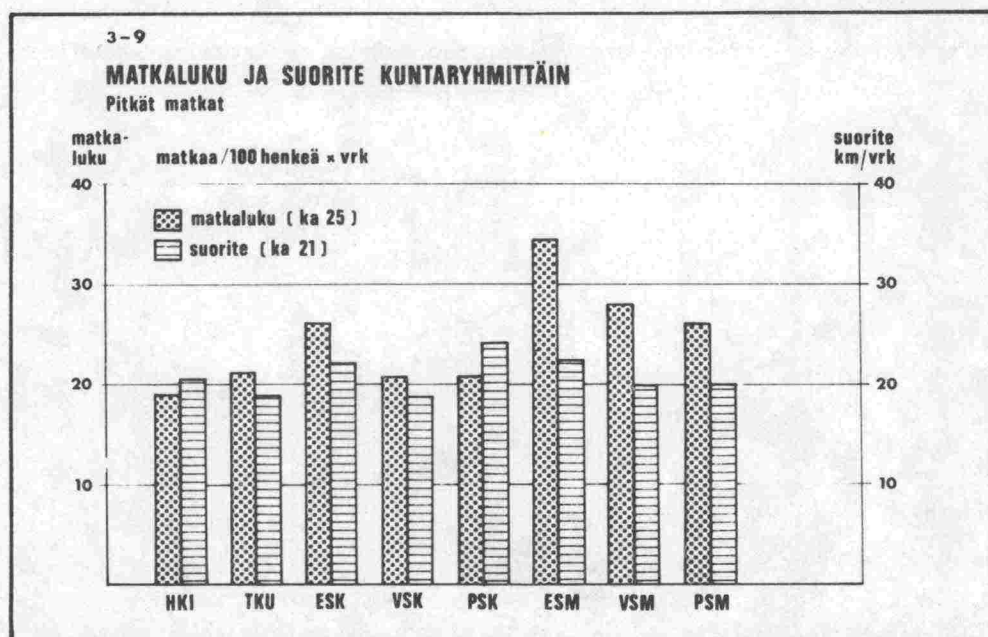


## 3.6

## Pitkät matkat asuinpaikan mukaan

Maalaiskunnissa asuvat henkilöt tekivät pitkiä matkoja enemmän kuin kaupungeissa asuvat. Matkaluku oli suurin Etelä-Suomen maalaiskunnissa, joissa tehtiin yksi yli 30 km:n pituinen matka noin joka kolmas vuorokausi (viisi matkaa kahdessa viikossa). Matkaluku oli pienin Helsingissä (yksi matka viidessä vuorokaudessa). Kaupunkien matkaluvut erosivat kuitenkin hyvin vähän toisistaan lukuunottamatta Etelä-Suomen kaupunkeja (kuva 3-9).

Matkustussuorituksen vaihtelu asuinpaikkakunnan mukaan oli aika erilainen kuin matkaluvun vaihtelu. Matkaluvuissa esiintyneistä eroista huolimatta matkasuorituksen alueittaiset vaihtelut olivat kuitenkin suhteellisen pieniä. Tällainen tulos tuntuu ehkä yllättävältä, mutta se on selitettävissä matkojen tarkoituksen vaihtelulla asuinpaikan mukaan. Maalaiskunnissa asuvilla ostos- ja asiointimatkojen osuus kaikista pitkistä matkoista oli huomattavasti suurempi kuin kaupungeissa ja kauppaloissa, ja kun ostosmatkat olivat yleensä selvästi lyhyempiä kuin vapaa-ajan matkat, jäi maalaiskuntien suorite "odotettua" pienemmäksi. Matkojen pituutta ja tarkoitusta alueittain on käsitelty tarkemmin kohdissa 5.2, 7.1 ja 9.1.





## 4

HENKILÖN SOSIOEKONOMINEN TAUSTA JA PITKIEN  
MATKOJEN SUORITTAMINEN

## 4.1

## Yleistä

Pitkien matkojen tekeminen riippuu henkilön sosioekonomisesta taustasta, mikä vaikuttaa sekä matkustusmahdollisuuksiin että -tarpeeseen. Matkustustarpeeseen vaikuttaa esimerkiksi työssäkäynti, koulutus ja loma-asunnon omistus. Matkustusmahdollisuus riippuu puolestaan mm. ajokortin ja auton omistuksesta sekä tulotasosta. Jotkut tekijät vaikuttavat sekä matkustustarpeeseen että -mahdollisuuksiin, kuten ikä, sukupuoli, siviilisääty ja perheasema. Näiden tekijöiden vaikutus on usein kuitenkin välillinen ja siksi niitä on käsitelty tässä omana ryhmänään.

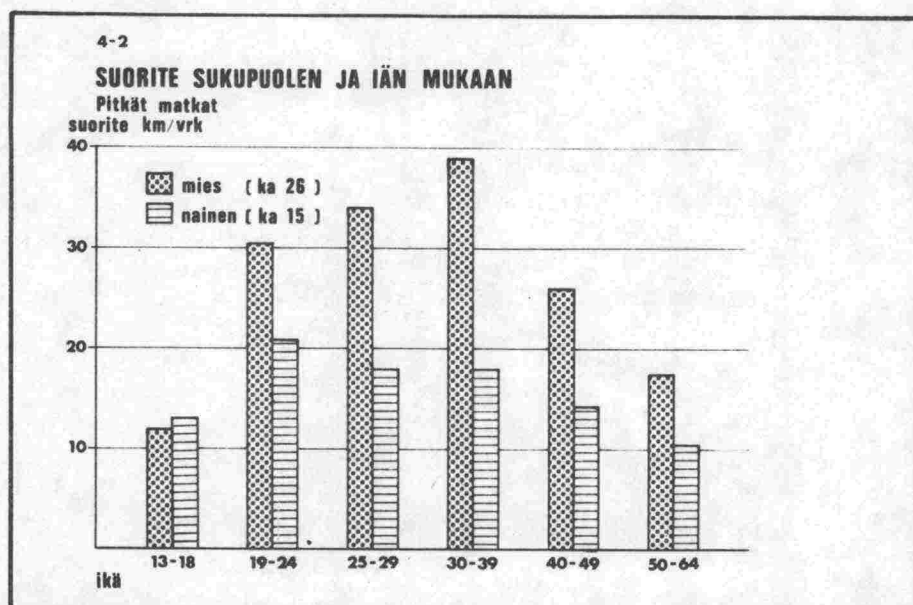
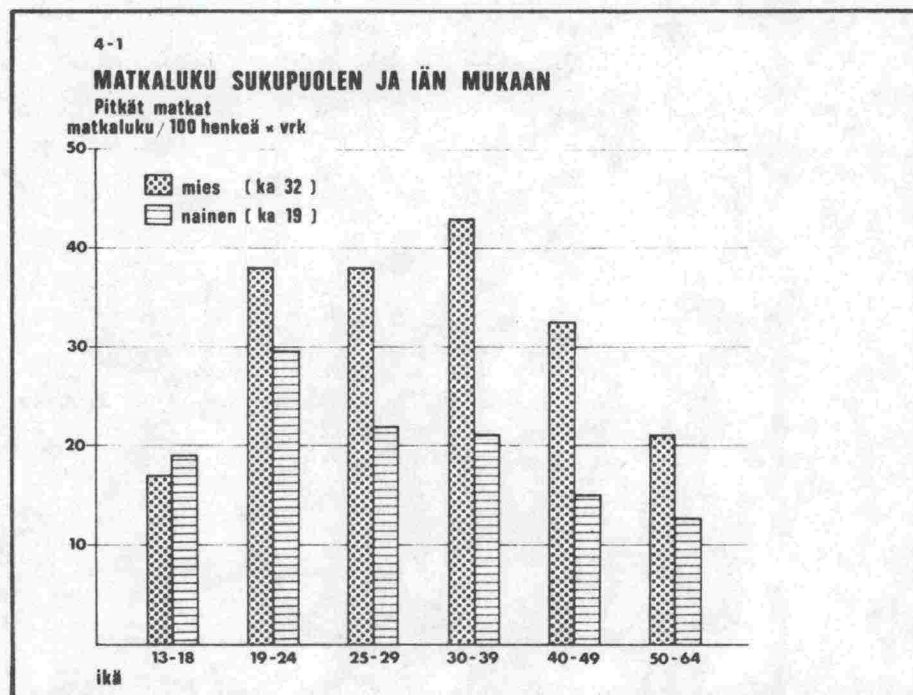
## Sukupuoli ja ikä

Naiset tekivät selvästi miehiä vähemmän pitkiä matkoja. Miehet tekivät yhden matkan keskimäärin kolmessa vuorokaudessa ja naiset viidessä vuorokaudessa. Matkaluku oli naisilla suurin 19 - 24 vuotiaana, miehillä 30 - 39 vuotiaana. Naisilla keskimääräinen matkaluku laski jatkuvasti iän ylittäessä 24 vuotta, miehillä matkaluku sen sijaan pysyi suunnilleen samana 19 - 39 vuotiailla. Naisten ja miesten välinen ero oli suurimmillaan 30 - 49 ikäisillä, tämän ikäiset miehet tekivät kaksi kertaa niin paljon pitkiä matkoja kuin naiset (kuva 4-1).

Matkaluvun vaihtelu oli hyvin suuri ja sen vuoksi on keskimääräisen matkaluvun lisäksi syytä tarkastella myös matkaluvun jakaumaa. Eri ikäryhmissä esiintyi selvimpiä eroja kokonaan matkustamattomien ja paljon matkustaneiden osuudessa. Pitkiä matkoja tekemättömiä oli miehistä 40 - 63 %

ikäluokasta riippuen ja naisista vastaavasti 53 - 68 %. Yli neljä matkaa tehneiden osuus vaihteli 7 - 27 prosenttiin sukupuolesta ja ikäluokasta riippuen.

Matkustussuorite vaihteli iästä ja sukupuolesta riippuen suunnilleen samalla tavoin kuin matkaluku. Suorite oli suurin 30 - 39 vuotiailla miehillä ja pienin 50 - 64 vuotiailla naisilla (kuva 4-2).





## Siviilisääty

Naimattomien ja naimisissa olevien välillä ei ollut matkaluvussa eikä -suoritteessa mainittavia eroja. Eronneet ja lesket matkustavat em. ryhmiä huomattavasti vähemmän, leskien matkaluku oli vain vähän yli kolmasosa naimisissa olevien matkaluvusta.

	<u>Naimattomat</u>	<u>Naim.ol.</u>	<u>Lesket</u>	<u>Eron.</u>
Keskim. matkaluku				
matk./vrk	0,26	0,26	0,10	0,18
Keskim. suorite				
km/vrk	20,0	22,0	10,7	17,2

## Perheasema

Perheiden päämiehet ja yksinäiset miehet tekivät matkoja noin kaksi kertaa niin usein kuin päämiesten vaimot tai yksinäiset naiset. Myös lapset tekivät pitkiä matkoja selvästi enemmän kuin naiset.

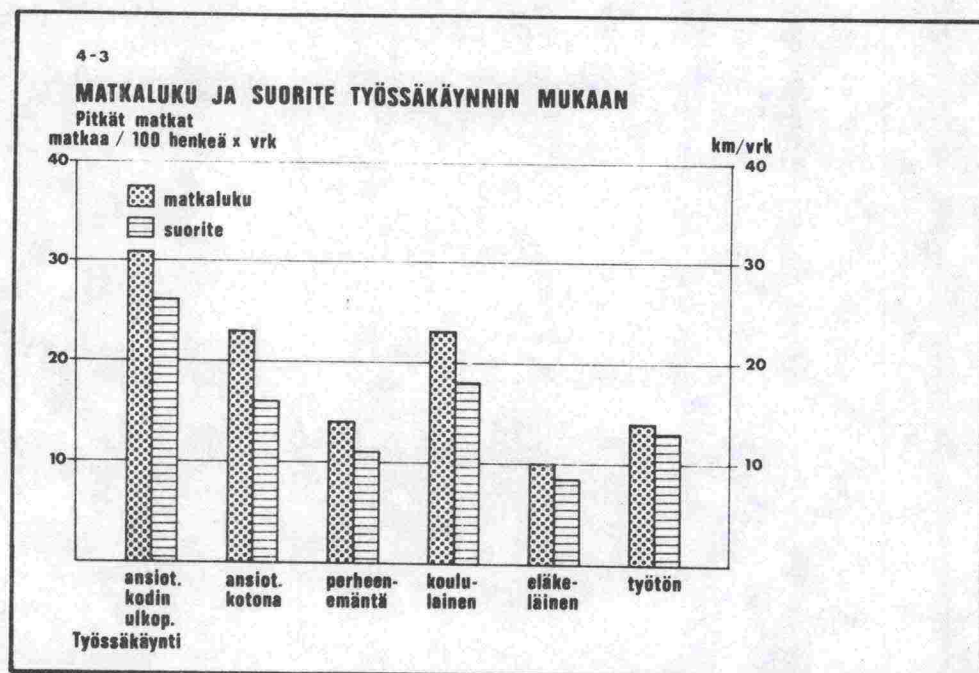
	Keskim.matkaluku/vrk	Keskim. suorite/vrk
Päämies tai yksin. mies	0,33	28,7
Päämiehen vaimo tai		
yksin. nainen	0,17	14,9
Lapsi	0,27	20,1

## 4.2

Päivittäinen matkaluku ja -suorite matkustustarpeeseen vaikuttavien taustatekijöiden mukaan

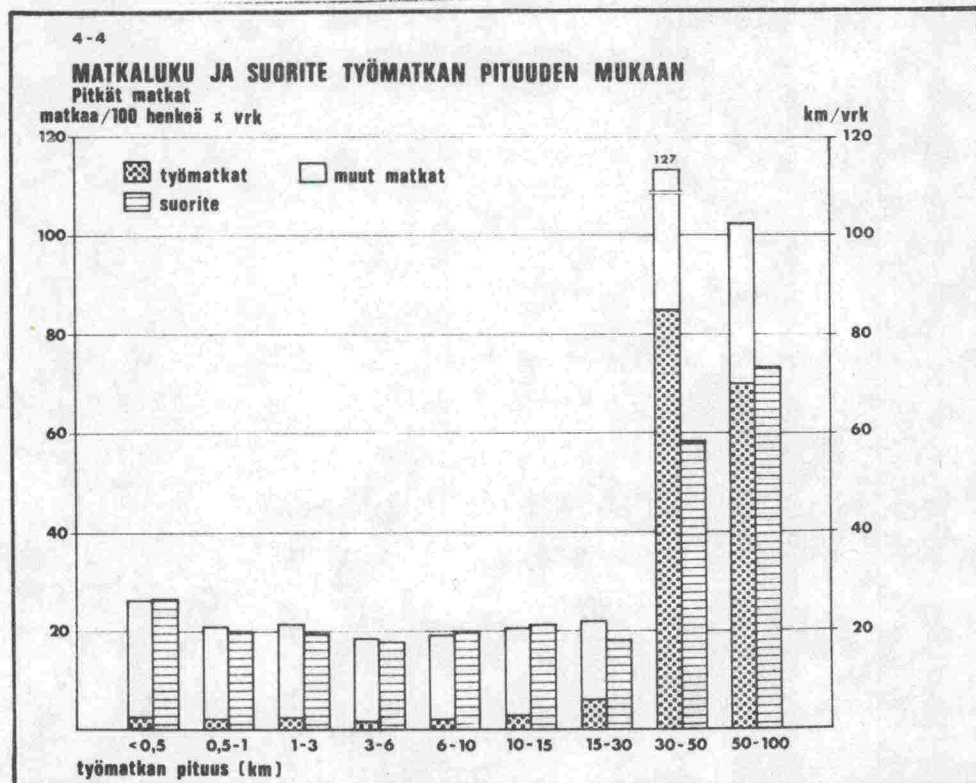
## Työssäkäynti

Kodin ulkopuolella ansiotyössä käyneet tekivät keskimääräistä enemmän pitkiä matkoja (4,3 matkaa/14 vrk). Kotona ansiotyötä tekevien ja opiskelijoiden matkaluku oli hieman keskimääräistä pienempi. Perheenemännät, eläkeläiset ja työttömät matkustivat puolta vähemmän keskimääräiseen matkalukuun verrattuna. Matkasuorite vaihteli suunnilleen samalla tavoin kuin matkaluku työssäkäynnin mukaan (kuva 4-3).



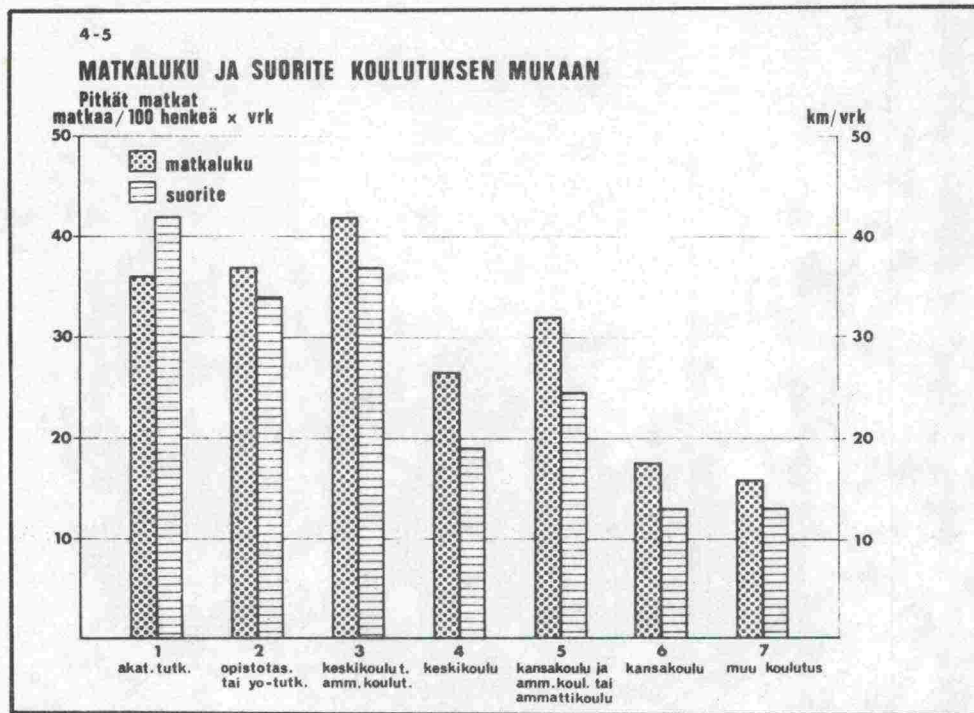


Pitkien matkojen tekeminen riippui työssäkäynnin lisäksi olennaisesti työ- tai koulumatkan pituudesta. Matkaluku vaihteli melko vähän työmatkan pituuden ollessa 0 - 30 km:iin. Kun työ- tai koulumatkan pituus ylitti 30 km:ä kasvoi matkaluku noin viisinkertaiseksi. Kuten oheisesta kuvasta (kuva 4-4) ilmenee, aiheuttivat matkaluvun kasvun pääasiassa työmatkat. Henkilöt, joiden työ- tai koulumatkan pituus oli yli 30 km:ä tekivät kuitenkin myös muita kuin työmatkoja noin kaksi kertaa keskimääräistä enemmän.



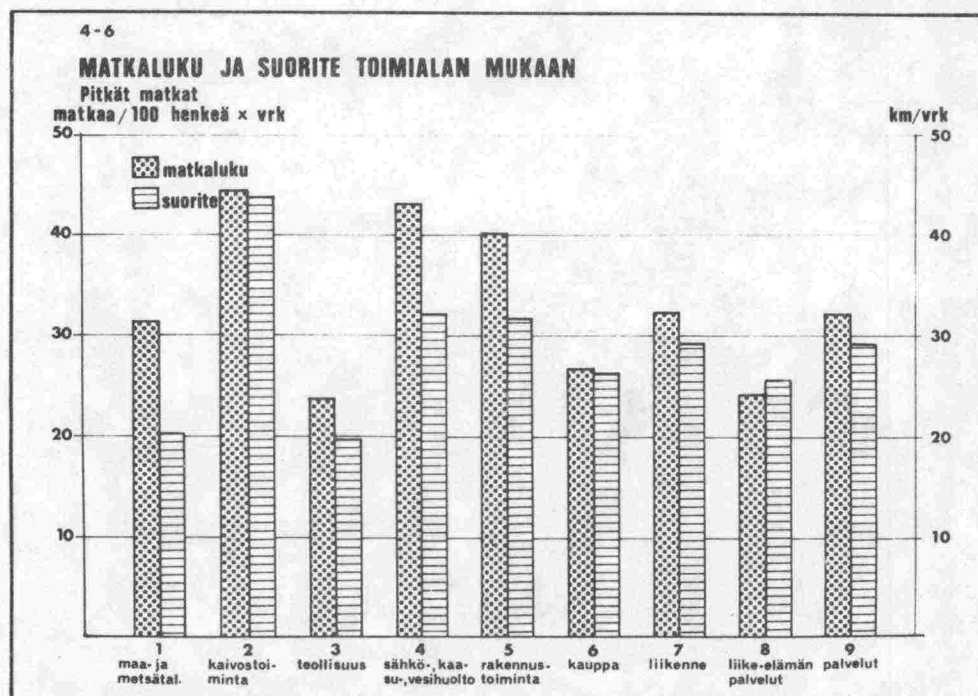
#### Koulutus

Pitkien matkojen suorittaminen oli ammatillisen koulutuksen saaneilla noin kaksi kertaa niin yleistä kuin ilman ammattikoulutusta olevilla. Sen sijaan peruskoulutuksen tasolla ei ollut merkittävää vaikutusta, keskkoulun ja ammatillisen koulutuksen suorittaneet matkustivat hieman enemmän kuin opistotason tai akateemisen loppututkinnon suorittaneet. Matkasuorite lisääntyi samoin koulutuksen lisääntyessä ja erot eri koulutusryhmien välillä olivat suuremmat kuin matkaluvussa: akateemisen loppututkinnon suorittaneiden matkasuorite oli noin kolme kertaa niin suuri kuin pelkästään kansakoulun käyneillä (kuva 4-5).



### Toimiala

Pitkien matkojen tekeminen vaihteli jonkin verran riippuen työnantajan toimialasta. Kaivostoiminnassa, sähkö-, kaasuja vesihuollossa sekä rakennustoiminnassa työskentelevät tekivät kahden viikon aikana 5,6 - 6,2 matkaa, kun muiden toimialojen matkaluku vaihteli 3,4 - 4,6. Suurimmat matkaluvut esiintyivät siis niillä toimialoilla, joiden työpaikat ovat suurelta osin liikkuvia ja/tai sijaitsevat taajamien ulkopuolella (kuva 4-6). Näillä toimialoilla työskentelevien muita suuremmat kokonaismatkaluvut johtuivatkin pitkien työmatkojen määrästä (katso kohta 7.2 sivu 44).





## Loma-asunto

Henkilöt, joilla oli loma-asunto käytettävissään tekivät selvästi enemmän pitkiä matkoja kuin ne, joilla ei ollut loma-asuntoa. Tämä on luonnollista, sillä loma-asunto sijaitsee useimmiten yli 30 km:n etäisyydellä asunnosta. Matkaluvun kasvu johtui lähes kokonaan loma-asuntomatkojen lisääntymisestä (kuva 4-7).

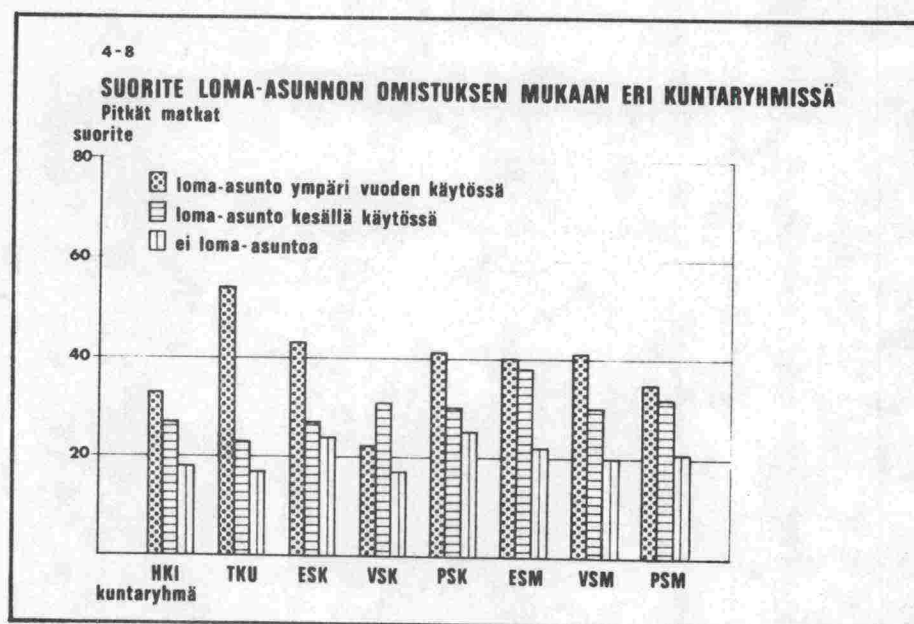
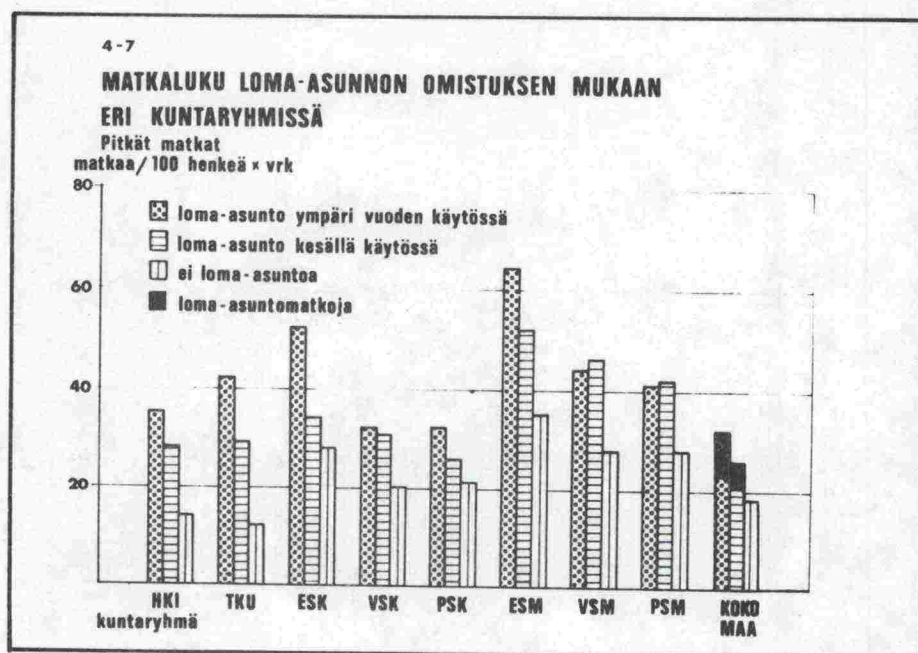
Pitkien matkojen tekemiseen vaikutti myös loma-asunnon laatu. Ympärivuotisen loma-asunnon omistavat tekivät yhden loma-asuntomatkan kahdeksassa vuorokaudessa ja kesäasuttavan loma-asunnon omistavat yhden loma-asuntomatkan kahdeksassa viikossa. Ne, joilla ei ollut lainkaan loma-asuntoa tekivät yhden loma-asuntomatkan kuukaudessa.

Helsingissä, Turussa, Tampereella ja Lahdessa tai niiden ympäristössä asuvien, joilla oli loma-asunto ympäri vuoden käytössä, matkaluku oli yli kaksi kertaa niin suuri kuin niillä, joilla ei ollut lainkaan loma-asuntoa käytettävissä. Myös muissa Etelä-Suomen kaupungeissa ja maalaiskunnissa asuvilla em. ryhmien välinen ero oli selvästi suurempi kuin muualla Suomessa. Tämä johtuu siitä, että Etelä-Suomessa asuvien loma-asunnot sijaitsevat yleensä kauempana asuinpaikasta kuin muualla Suomessa.<sup>1)</sup>

Matkustussuorite vaihteli suunnilleen samalla tavoin kuin matkaluku. Tampereen, Turun ja Lahden ympäristössä asuvilla suoritteessa oli kuitenkin selvästi suurempi ero kuin matkaluvussa (kuva 4-8).

---

1) Vuoden 1970 väestölaskennan mukaan Uudenmaan läänissä asuvien loma-asunnoista sijaitsi asuinkunnassa 16 %, kun muualla Suomessa asuvien kesämökeistä sijaitsi asuinkunnassa 26 %.



### 4.3

Matkaluku ja suorite matkustusmahdollisuuksiin  
vaikuttavien taustatekijöiden mukaan

#### Tulotaso

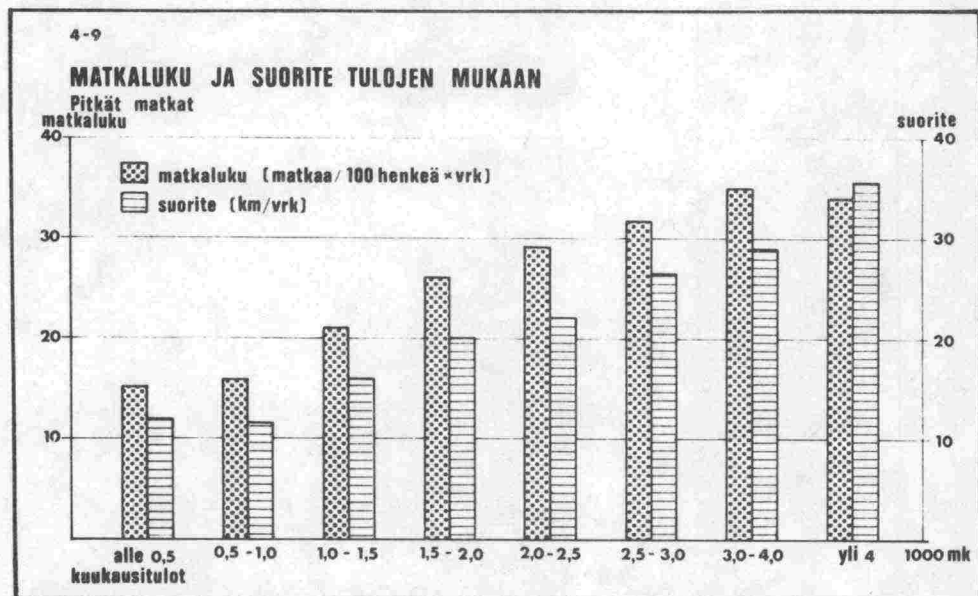
Pitkien matkojen tekeminen lisääntyi yleensä tulojen kas-  
vaessa. Kahteen alimpaan tuloluokkaan (kuukausitulot alle



1 000 mk) kuuluvat tekivät keskimäärin yhden matkan viikossa, kun kahteen ylimpään tuloluokkaan (kuukausitulot yli 3 000 mk) kuuluvat tekivät keskimäärin yhden matkan kolmessa vuorokaudessa.

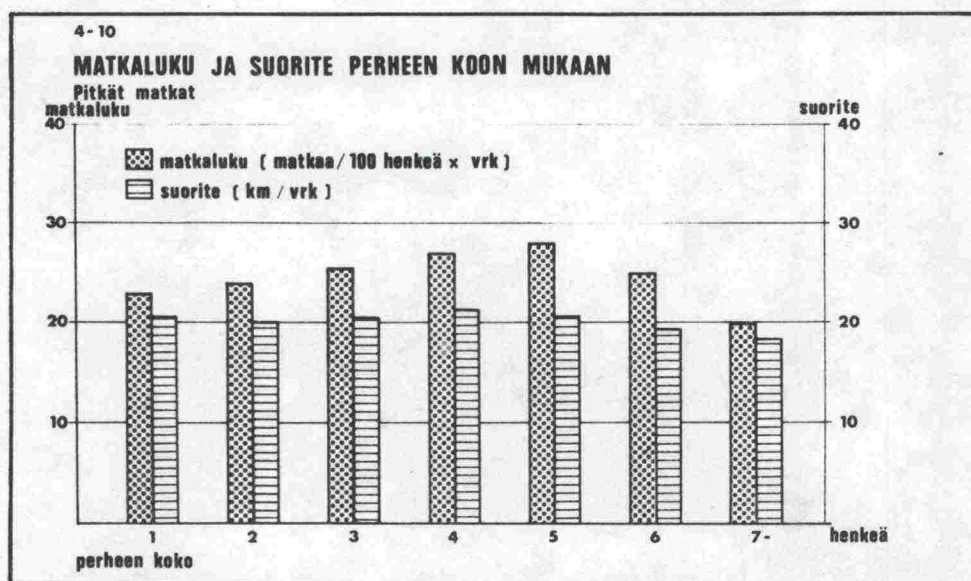
Suorite lisääntyi tulojen kasvaessa kuten matkalukukin. Erot vähiten ja eniten ansaitsevien välillä olivat kuitenkin suhteellisesti suuremmat kuin matkaluvussa. Suoritteessa tapahtui myös selvä hyppäys siirryttäessä ylimpään tuloluokkaan, kun matkaluku sen sijaan oli toiseksi ylimmässä tuloluokassa vähän suurempi kuin ylimmässä tuloluokassa (kuva 4-9).

Tulotason vaikutusta matkustamiseen tarkasteltaessa on otettava huomioon, että tutkimuksessa kysyttiin perheen kokonaistuloja. Näin ollen tutkimuksessa samaan tuloluokkaan kuuluneiden henkilöiden käytettävissä olevat tulot voivat olla hyvin erilaiset johtuen perhekoon vaihtelusta. Tämän vuoksi tutkittiin myös tulojen ja perhekoon yhteistä vaikutusta pitkien matkojen suorittamiseen (ks. kohta "tulot ja perheen koko").



## Perheen koko

Perheen koko näytti tutkimuksen perusteella yleensä vaikuttavan melko vähän pitkien matkojen tekemiseen. Matkaluku oli suurin 4 - 5 henkisissä perheissä ja pieneni sitten hieman 3- ja 6 henkisissä perheissä sekä vähän selvemmin, kun perhekoko oli alle kolme tai yli 6 henkilöä (kuva 4-10). Perheen koko vaikutti kuitenkin eri tavalla matkustamiseen riippuen henkilön työssäkäynnistä. Ansio-työssä olevilla matkaluku kasvoi perheeseen kasvaessa aina neljään henkeen asti, jonka jälkeen tapahtui pientä vähenemistä. Perheenemännillä ja opiskelijoilla matkaluku oli suurimmillaan perheeseen ollessa 1 - 3 henkilöä ja matkaluku laski selvästi, kun perheenjäsenten lukumäärä oli kuusi tai enemmän. Eläkeläisten ja työttömien matkustaminen ei tutkimuksen mukaan näyttäisi riippuvan perhekoosta.



## Tulot ja perheen koko

Tulojen ja perheeseen yhteisvaikutus pitkien matkojen tekemiseen oli aika epäselvä. Samaan tuloluokkaan kuuluvien matkaluku vaihteli melko vähän eri perheenkokoluokissa, eikä matkaluku yleensä pienentynyt samassa tuloluokassa perheen koon kasvaessa. Vasta perheenjäsenten lukumäärän



ollessa yli kuusi henkilöä, tapahtui useimmissa tuloluokissa selvää vähenemistä matkustamisessa. Toinen odotettu tulos oli se, että suurimmat matkaluvut esiintyivät kahdessa ylimmässä tuloluokassa perhekoon ollessa yhdestä kolmeen henkilöä.

#### Ajokortin omistus

Ajokortin omistaneilla sekä matkaluku että suorite olivat yli kaksi kertaa niin suuret kuin niillä, joilla ei ollut ajokorttia:

<u>Ajokortin om.</u>	<u>Matkaluku</u> <u>(matkaa/vrk)</u>	<u>Suorite</u> <u>(km/vrk)</u>
on ajokortti	0,38	31,6
ei ajokorttia	0,15	11,8

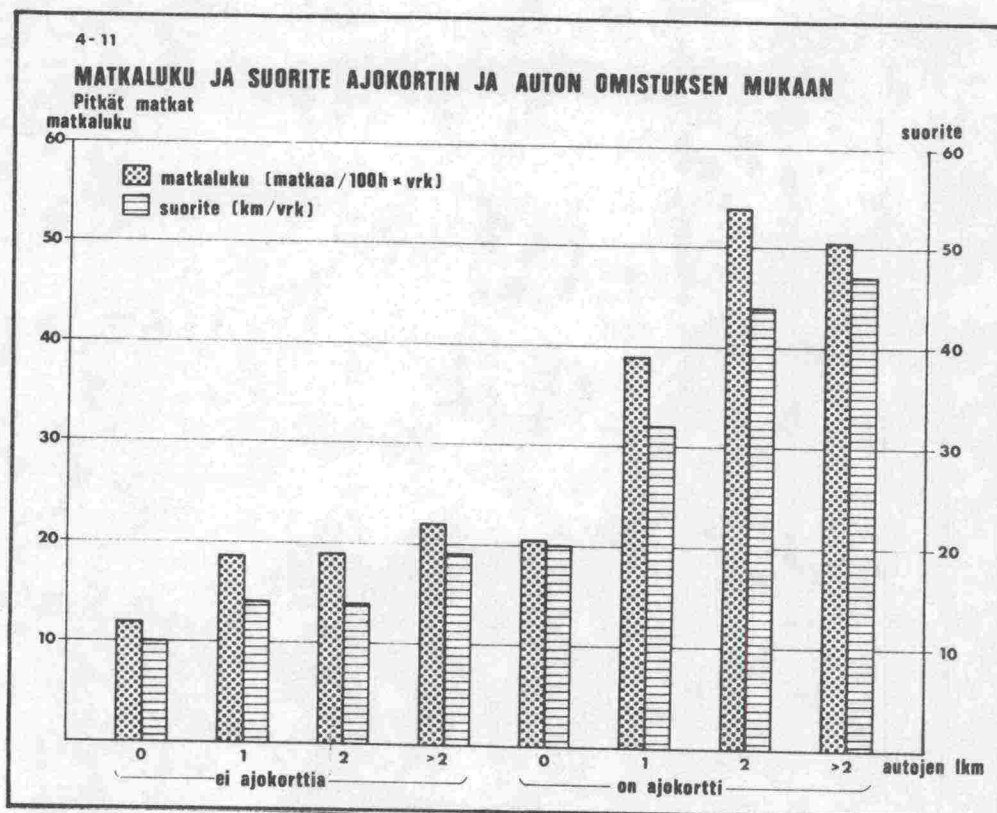
#### Auton omistus

Ajokortin lisäksi auton omistus vaikutti matkustusmahdollisuuteen hyvin paljon, sillä yli puolet pitkistä matkoista tehtiin henkilöautolla. Niiden henkilöiden, joilla oli käytettävissä henkilö- tai pakettiauto, matkaluku olikin noin kolme kertaa niin suuri kuin henkilöiden, joilla ei ollut autoa käytettävissä. Matkojen tekeminen riippui myös autojen lukumäärästä. Kun perheen käytössä oli kaksi autoa lisääntyi matkaluku noin kolmanneksella yhden auton omistaviin verrattuna. Autojen määrän ollessa yli kahden ei matkaluku enää lisääntynyt, mutta suorite kasvoi hieman.

<u>Käytettävissä olevia</u> <u>autoja</u>	<u>Matkaluku</u> <u>(matkaa/vrk)</u>	<u>Suorite</u> <u>(km/vrk)</u>
ei yhtään	0,13	12,0
yksi	0,31	25,6
kaksi	0,42	33,3
useampia	0,40	36,5

## Ajokortin ja auton omistus

Matkustusmahdollisuus riippui oleellisesti sekä auton käyttömahdollisuudesta että ajokortin omistuksesta. Vähiten matkustivat henkilöt, joilla ei ollut ajokorttia eikä autoa käytettävissä. Matkustaminen lisääntyi ajokortittomilla-kin, kun käytettävissä on auto. Ajokortin omistavien henkilöiden matkustaminen suhteessa autottomiin lisääntyi lähes kaksinkertaiseksi, jos heillä oli yksi auto käytettävissään. Jos autoja oli käytössä kaksi kasvoi matkaluku vielä lähes puolella. Ajokortin omistavien ja kahden auton käyttömahdollisuuden omaavien henkilöiden matkaluku oli yli nelinkertainen verrattuna niiden henkilöiden matkalukuun, joilla ei ollut ajokorttia eikä auton käyttömahdollisuutta (kuva 4-11).





## 5 ASUINPAIKKA JA PITKIEN MATKOJEN SUORITTAMINEN

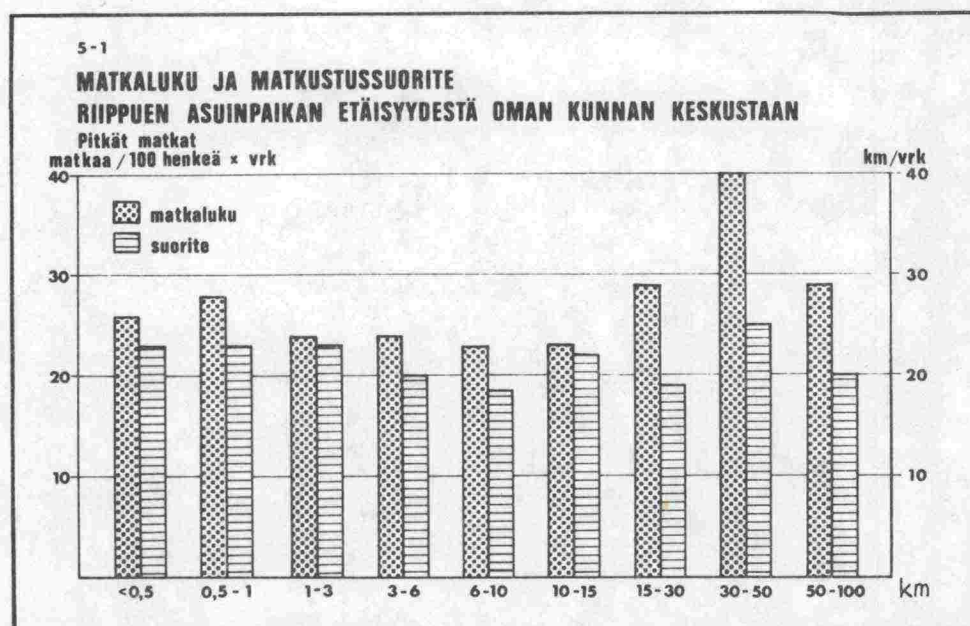
### 5.1

#### Matkaluku ja suorite

Pitkien matkojen suorittamista eri osissa maata on tarkasteltu jo kohdassa 3.5 keskimääräisen matkaluvun ja suoritteen osalta. Tässä on käsitelty tarkemmin matkustamisen riippuvuutta varsinaisen asuinalueen sijainnista palveluihin ja matkustusmahdollisuuksiin nähden. Asuinpaikan vaikutusta matkojen tarkoitukseen ja kulkutapaan on käsitelty kohdassa 7.1 ja 8.1.

#### Etäisyys oman kunnan keskustasta

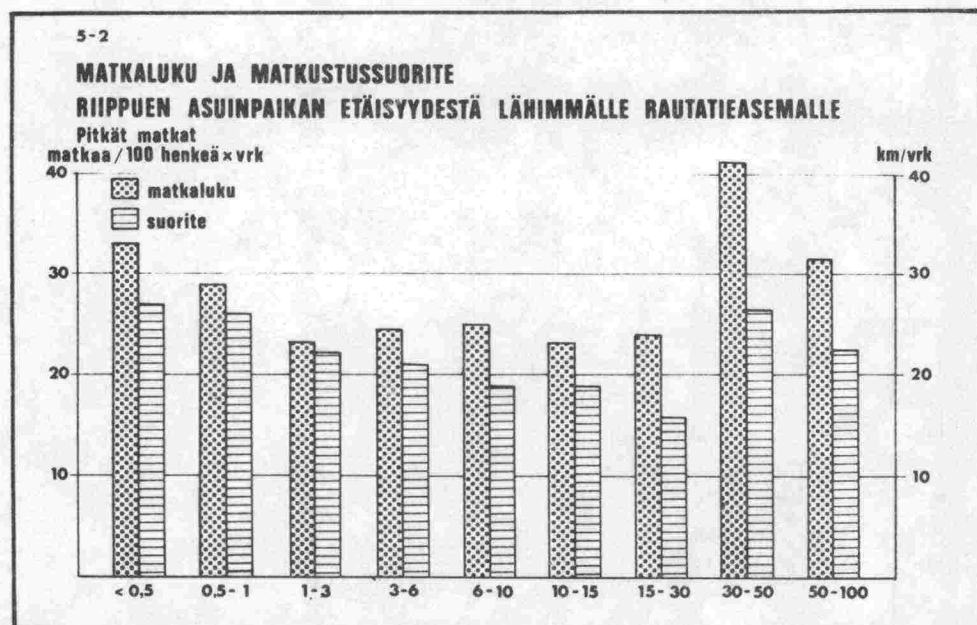
Tutkimuksessa mukana olleista henkilöistä noin viidennes asui enintään kilometrin, neljännes yhdestä kolmeen kilometrin ja kolmannes kolmesta kuuden kilometrin päässä oman kuntansa keskustasta. Vain noin 3 % asui yli 30 km:n päässä oman kuntansa keskustasta. Sekä matkaluku että suorite on suurin, kun etäisyys oman kunnan keskustaan on yli 30 km. Etäisyyden ollessa 1 - 30 km pitkien matkojen tekeminen vaihteli hyvin vähän. Sen sijaan alle kilometrin päässä keskustasta asuvat tekivät pitkiä matkoja hieman enemmän kuin 1 - 30 km päässä asuvat (kuva 5-1).



Pitkien matkojen selvä lisääntyminen etäisyyden oman kunnan keskusta kasvaessa yli 30:n kilometrin johtuu siitä, että tällöin huomattava osa varsinkin työ- ja asiointimatkoista tulee yli 30 km:n pituisiksi, sillä näistä matkoista merkittävä osa suuntautuu oman kunnan keskusta.

### Etäisyys rautatie- ja lentoasemalta

Rautatie- ja lentoaseman lähellä asuvien matkustusmahdollisuudet junalla ja lentokoneella ovat paremmat kuin niistä kaukana asuvilla. Tutkimustulosten mukaan tämä ei kuitenkaan lisännyt matkustamisen määrää, mutta vaikutti huomattavasti kulkutavan valintaan (katso kohta 8.1). Sekä matkaluku että suorite vaihtelivat melko vähän, kun etäisyys rautatie- tai lentoasemalle oli alle 30 km. Etäisyyden ollessa yli 30 km matkaluku lisääntyi noin puolella keskimääräisestä arvosta. Tästä ei kuitenkaan voi tehdä sitä johtopäätöstä, että asuminen kaukana rautatie- tai lentoasemasta lisäisi pitkien matkojen tekemistä. Matkustamisen lisäys johtunee lähinnä siitä, että kaukana rautatie- ja lentoasemilta asuvilla henkilöillä yleensä myös etäisyydet omaan kuntakeskukseen ja ylemmänasteisiin keskuksiin ovat pitkät, jolloin tarve tehdä pitkiä matkoja kasvaa. Kuvassa 5-2 on esitetty matkaluku ja matkustussuorite riippuen asuinpaikan etäisyydestä lähimmälle rautatieasemalle.





## Etäisyys lähimpään kaupunkiin

Aiemmin on jo käynyt ilmi, että maalaiskunnissa asuvat henkilöt tekivät keskimäärin enemmän pitkiä matkoja kuin kaupungeissa ja kauppaloissa asuvat. Maalaiskunnissa asuvien matkoista yleensä huomattava osa suuntautui lähimpään kaupunkiin, joten sen etäisyys vaikutti pitkien matkojen suorittamiseen. Kun etäisyys kaupunkiin oli kolmestakymmenestä viiteenkymmeneen kilometriin oli matkaluku lähes kaksinkertainen verrattuna siihen, jolloin etäisyys kaupunkiin oli alle 30 km. Etäisyyden kasvaessa yli 50 km:n matkaluku laski selvästi ja kun etäisyys oli yli 100 km:ä, laski matkaluku samalle tasolle kuin se oli etäisyyden ollessa alle 30 km.

<u>Et. lähimpään kaupunkiin</u>	<u>Matkaluku matk/vrk</u>	<u>Suorite km/vrk</u>
Alle 30 km	0,25	19,0
30 - 49 km	0,43	25,0
50 - 99 km	0,29	20,2
100 - km	0,24	20,4

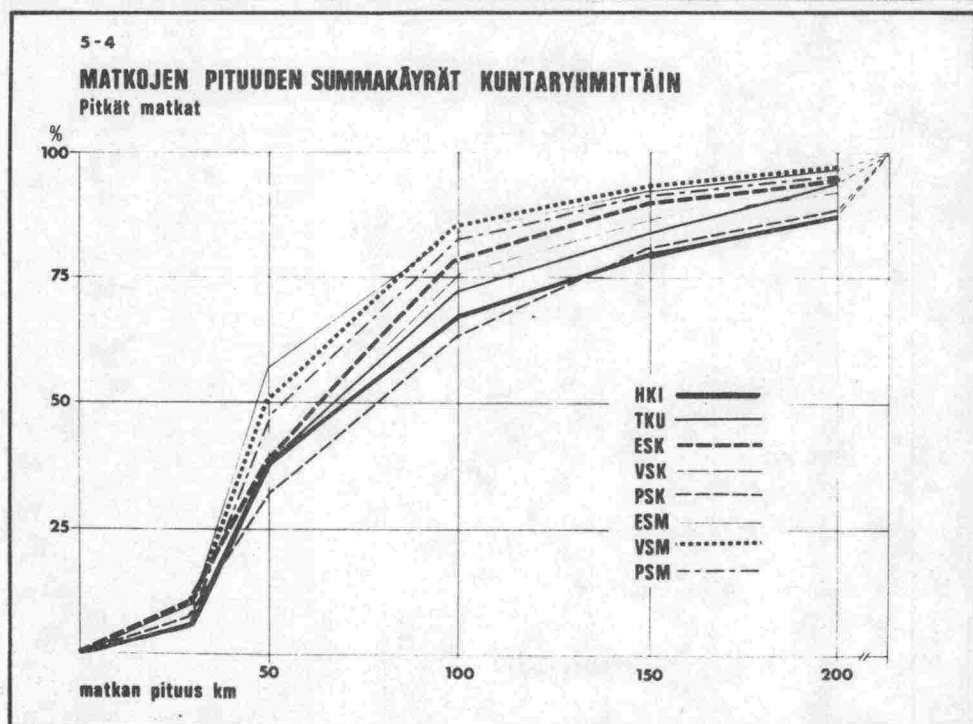
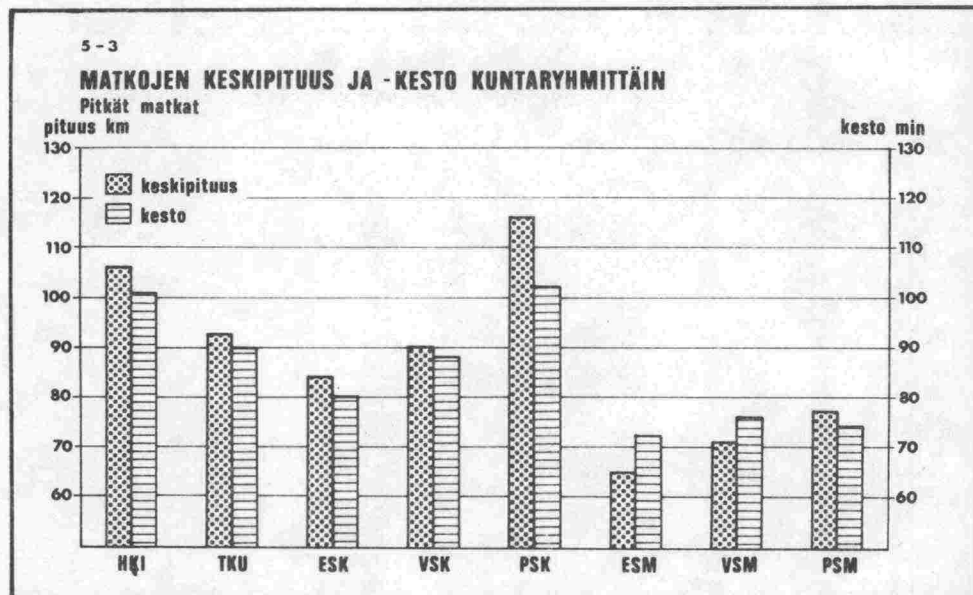
## 5.2

### Matkan pituus ja kesto kuntaryhmittäin

Pohjois-Suomen kaupungeissa asuvien matkojen keskipituus oli suurin, noin 116 km, mikä oli noin puolta suurempi kuin koko maan keskiarvo (83 km). Yleensäkin kaupungeissa tai kauppaloissa asuvilla matkojen keskipituus oli suurempi kuin maalaiskunnissa asuvilla. Matkat olivat lyhyimmät Etelä-Suomen maalaiskunnissa ja myös Pohjois-Suomen maalaiskunnissa asuvilla matkojen keskipituus oli alle maan keskiarvon (kuva 5-3).

Matkojen pituus vaihteli kuntaryhmittäin siten, että kaupungeissa ja kauppaloissa asuvilla suurin osa pitkistä matkoista oli 50 - 100 km:n pituisia ja maalaiskunnissa 30 - 50 km:n pituisia. Helsingin ympäristössä ja Pohjois-Suomen kaupungeissa asuvat tekivät yli 200 km:n pituisia matkoja noin kaksi kertaa niin paljon kuin koko maassa keskimäärin (kuva 5-4).

Kuntaryhmien järjestys matkan keston perusteella oli sama kuin matkan pituuden perusteella. Matkan kesto vaihteli kuitenkin selvästi vähemmän kuin matkan pituus, mikä johtui siitä, että keskipituudet olivat kaupungeissa asuvien tekemillä matkoilla suuremmat kuin maalaiskunnissa asuvien tekemillä matkoilla (kuva 5-4). Nopeuksissa esiintyvät erot johtuivat puolestaan pääasiassa siitä, että maalaiskunnissa asuvat käyttivät muita useammin matkustamiseen linja-autoa, jolla suoritettujen matkojen keskinopeus oli noin 15 km/h pienempi kuin henkilöautolla tai junalla suoritettujen matkojen (ks. kohta 3.3). Samaan suuntaan vaikuttaa lisäksi se, että kaupungeissa asuvat tekivät lentokoneella pitkiä matkoja suhteellisesti noin kymmenen kertaa enemmän kuin maalaiskunnissa asuvat.





## KESKUSVERKKO JA PITKIEN MATKOJEN SUORITTAMINEN

Keskusjärjestelmä koostuu keskuksista ja niiden vaikutusalueesta. Keskuksella tarkoitetaan tässä taajamaa, johon on keskittynyt erilaisia palveluja. Vaikutusalueella tarkoitetaan sitä aluetta, jolta palvelusten noutaminen suuntautuu ko. keskukseseen. Keskukset muodostavat tasoittain järjestelmän, jossa keskukset on palveluvarustuksensa ja vaikutusalueen väestömäärän suuruuden perusteella jaettu erilaisiin ryhmiin, joita kutsutaan keskusluokiksi.

Keskusten luokittelu eri keskusluokkiin suoritetaan sisäasiainministeriön antamien ohjeiden mukaisesti ja koko maan tärkeimmät keskukset käsittävä luokittelu on suoritettu vuosien 1973/1974 vaihteessa. Pääluokituksessa luokitusperusteena on palvelusten monipuolisuus, yleensä tiettyyn luokkaan pääsemiseksi edellytetään, että keskuksessa on vähintään puolet ko. tasolle kuuluvista palveluista. Tässä keskusluokituksessa koko maan keskusten jakautuminen eri luokkiin on seuraavan taulukon mukainen.

<u>Keskusluokka</u>	<u>Keskusten lukumäärä 1973</u>
Pääkaupunkikeskus (A)	1
Valtakunnanosakeskus (B)	4
Maakuntakeskus (C)	14
Kaupunkikeskus (D)	41
Kuntakeskus (E)	229
Paikalliskeskus (F)	<u>635</u>
	924

Tässä tutkimuksessa keskusluokka on kuitenkin määriteltä aina kunnan keskustan keskusluokan perusteella, ja keskuksella tarkoitetaan koko kuntaa. Näin on menetelty siksi, että kysymyslomakkeessa lähtö- ja määräpaikat kysyttiin vain kunnan tarkkuudella.

Keskusten välisiä ja haja-asutusalueilta keskuksiin suuntautuvia matkoja on tarkasteltu erillisessä raportissa. <sup>1)</sup>

Myös tässä pitkien matkojen analysoinnissa katsottiin hyödylliseksi tarkastella pitkien matkojen riippuvuutta keskusjärjestelmästä. Keskusjärjestelmän avulla pyritään saamaan lisävalaistusta matkaluvun alueelliseen vaihteluun, matkojen pituuden vaihteluun ja erikoisesti matkojen taroituksen riippuvuuteen asuinkunnan keskusasemasta sekä matkojen suuntautumisesta eri tasoisiin keskuksiin.

## 6.1

### Asuinkunnan keskusluokka

Asuinkunnan palveluvarustuksen monipuolisuus pienentää palveluiden noutotarvetta muista kunnista ja siten pitkiä palveluiden noutomatkoja joudutaan tekemään sitä vähemmän mitä korkeampi on asuinkunnan keskusluokka. Ostos- ja asiointimatkat sekä osa vapaa-ajan matkoista (keskuksissa sijaitseviin laitoksiin, kuten uimahalleihin, elokuvateattereihin ja ravintoloihin suuntautuvat matkat) muodostavat siten alhaisen palveluvarustuksen tarjoavissa kunnissa suuremman osuuden kaikista pitkistä matkoista kuin korkean palvelutason omaavissa kunnissa. Myös pitkiä työmatkoja joutuvat alemmissa keskuksissa asuvat yleensä tekemään enemmän kuin ylemmissä keskuksissa asuvat, sillä työpaikkaomavaraisuus on suurissa keskuksissa suurempi kuin pienissä ja haja-asutusalueella. Osa vapaa-ajan matkoista on puolestaan sellaisia, että ne tulevat yleensä sitä pitemmiksi mitä korkeampi on keskuksen keskusluokka (esim. loma-asuntomatkat).

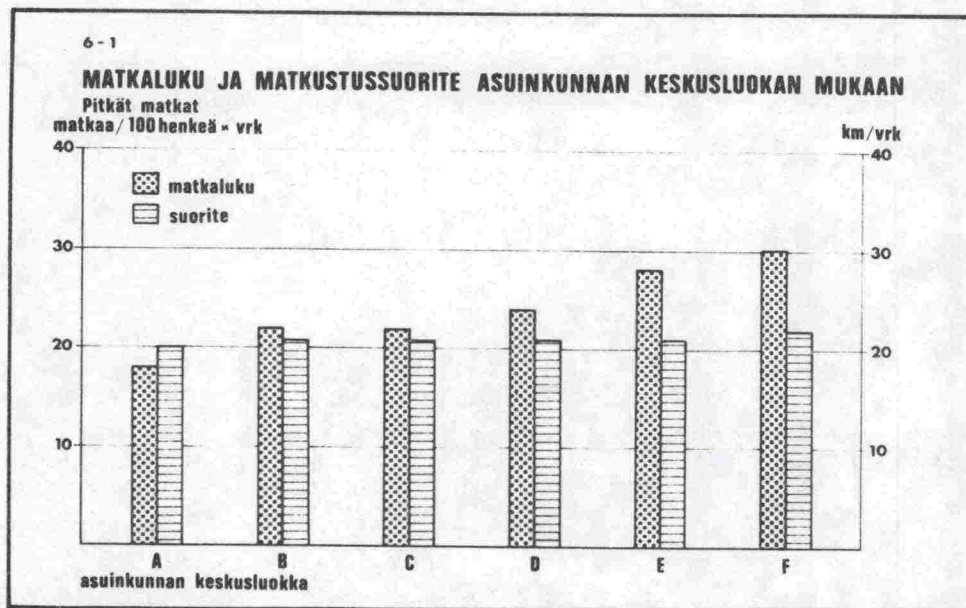
### Matkaluku ja matkustussuorite

Pitkien matkojen tekeminen lisääntyi lievästi koko ajan keskusluokan laskiessa, mikä onkin odotettua edellä esitetyn

1) Henkilöliikennetutkimus: Eritasoisten keskusten välinen liikenne, TVH 713 184 Helsinki 1977



perusteella. Pääkaupunkikeskuksessa matkaluku oli noin puolta pienempi kuin paikalliskeskuksissa. Matkustussuorite sitävastoin pysyi lähes samana kaikissa keskusluokissa, joten matkanpituudet kasvavat keskusluokan kohoamisen myötä, kuten myöhemmin on esitetty (ks. kohta "matkojen pituus"). Matkaluku ja matkustussuorite asuinkunnan keskusluokan mukaan on esitetty kuvassa 6-1.

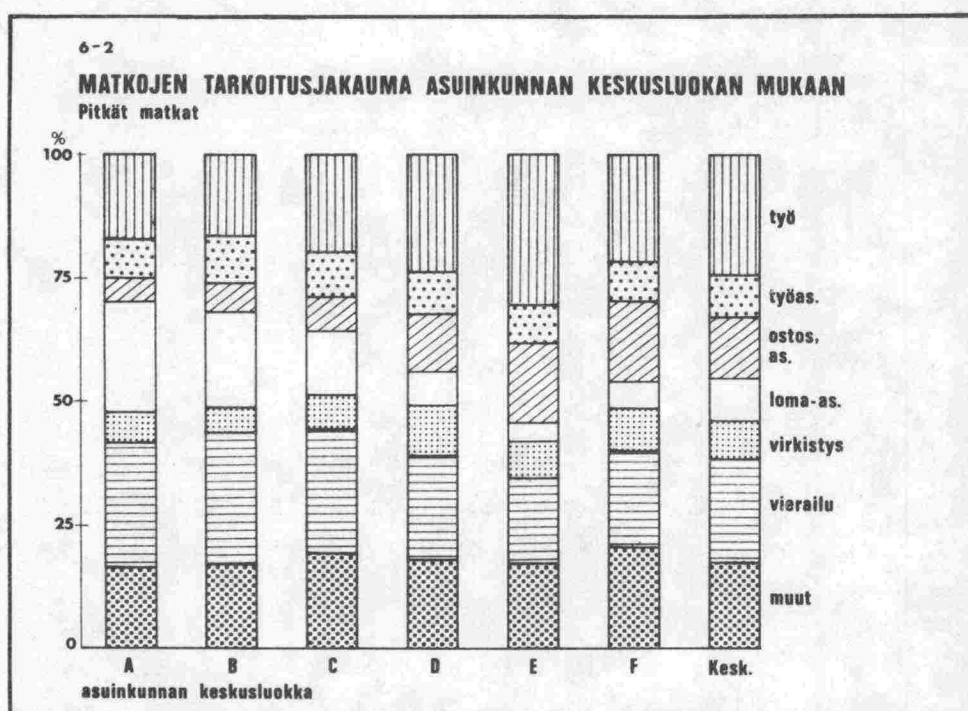


### Matkojen tarkoitus

Tarkasteltaessa matkojen tarkoitusjakaumaa eri keskusluokissa on nähtävissä kaksi ryhmää, joiden välinen ero on hyvin selvä, mutta joiden sisällä erot tarkoitusjakaumassa ovat melko pieniä (kuva 6-2).

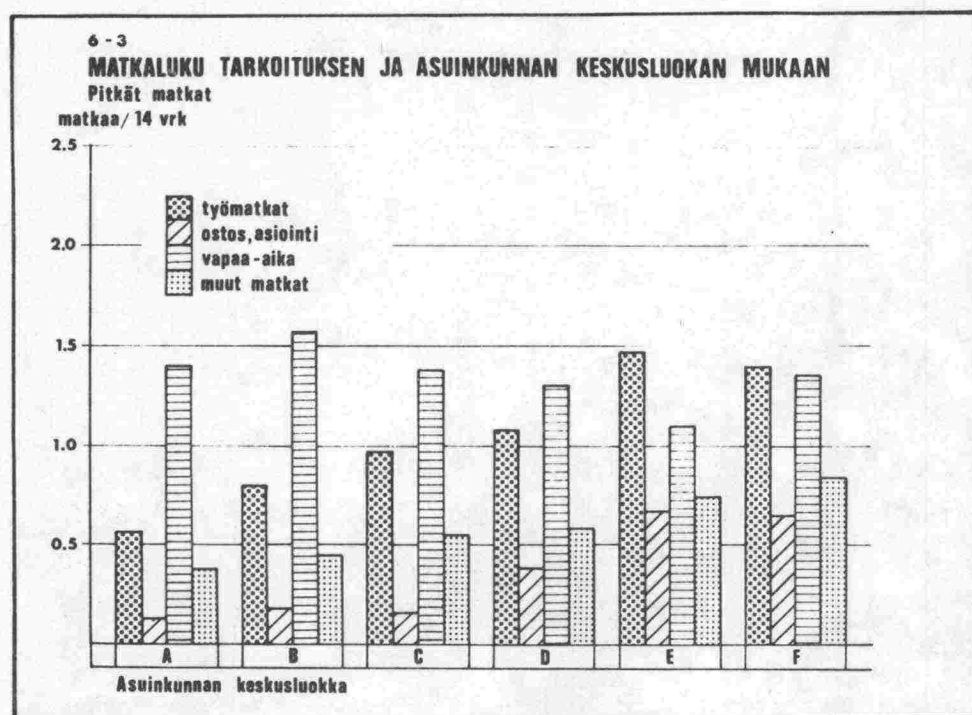
Kunnan keskusluokan ollessa vähintään maakuntatasoinen (C-A) oli vapaa-ajan matkojen osuus kaikista pitkistä matkoista noin puolet. Kun kunnan keskusluokka oli korkeintaan kaupunkitasoinen (D-F) oli vapaa-ajan matkojen osuus kaikista matkoista noin kolmannes. Erot olivat suurimmat loma-asuntomatkojen kohdalla, joiden osuus pääkaupunkikeskuksessa asuvien tekemistä matkoista oli lähes neljännes, kun se oli kuntakeskuksissa asuvilla vain kolme prosenttia.

Myös ostos- ja asiointimatkojen osuus vaihteli hyvin suuresti. Näiden matkojen osuus oli vähintään maakuntatason keskuksissa asuvilla noin 5 %, kun vastaava osuus oli yli 15 % kunta- ja paikallistason keskuksissa asuvilla.



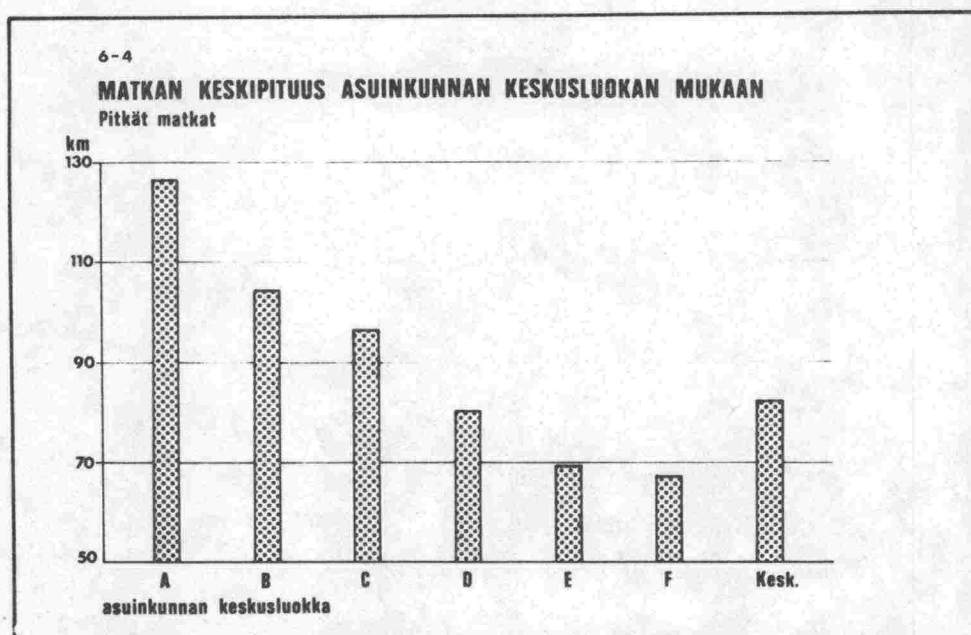
Matkaluku työ- sekä ostos- ja asiointimatkojen osalta kasvoi selvästi keskusluokan laskiessa. Erityisen selvä lisäys tapahtui siirryttäessä kaupunkikeskuksista (D) kunta- ja paikalliskeskuksiin (E-F). Pitkiä työmatkoja tehtiin E- ja F-luokan keskuksissa lähes kolme kertaa niin paljon kuin pääkaupunkikeskuksessa sekä ostos- ja asiointimatkoja noin viisi kertaa enemmän. Vapaa-ajan matkoja tehtiin eniten A- ja B-tason keskuksissa, mutta erot eri keskusluokkien välillä olivat melko pienet. Muiden matkojen matkaluku kasvoi keskusluokan laskiessa (kuva 6-3).





### Matkojen pituus

Matkojen keskipituus kasvoi 67 - 126 km:iin asuinkunnan keskusluokan kohotessa paikalliskeskuksesta pääkaupunkikeskukseksi (kuva 6-4). Tämä johtui siitä, että korkeammissa keskuksissa vapaa-ajan matkojen osuus kaikista pitkistä matkoista oli selvästi suurempi kuin alemmissa keskuksissa ja vapaa-ajan matkat olivat pidempiä kuin muut matkat (katso kuva 9-1).

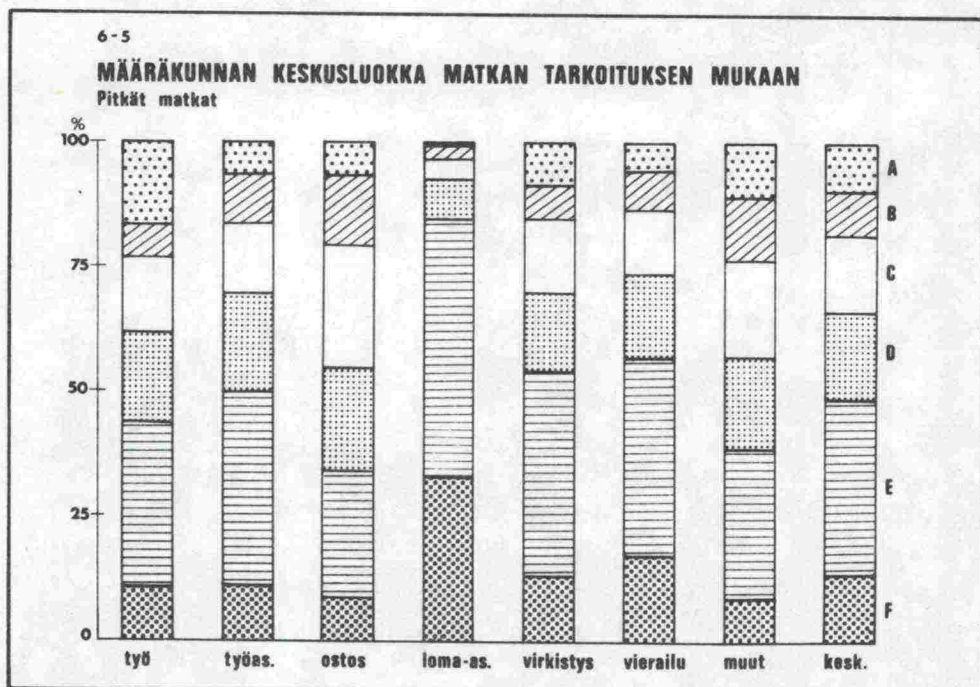


## 6.2

## Määräkunnan keskusluokka

## Matkan tarkoitus

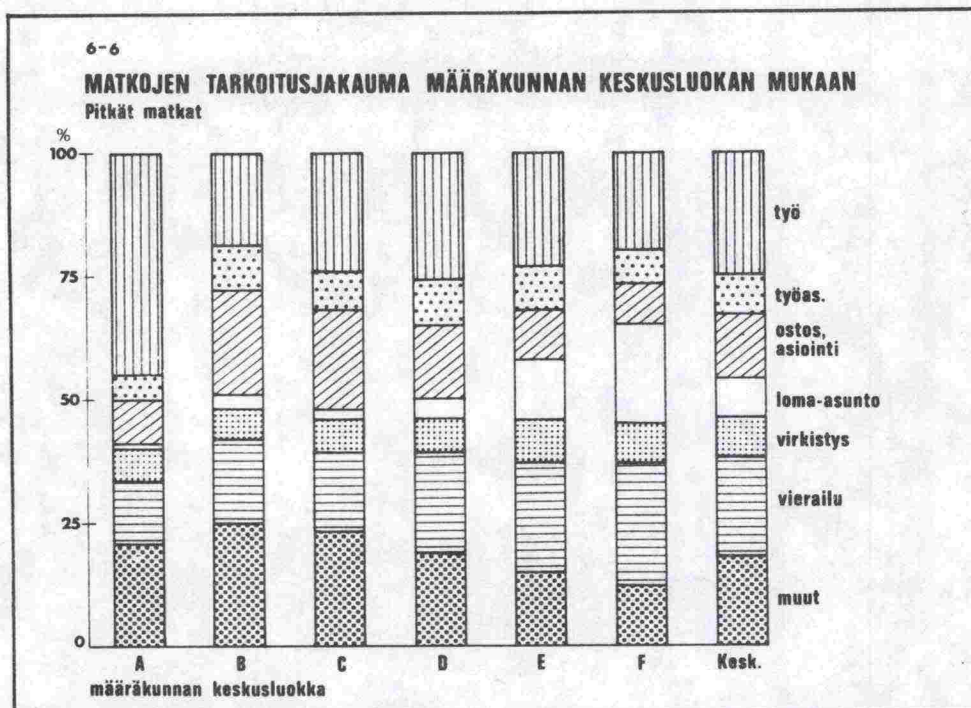
Kaikista pitkistä matkoista tehtiin kuntatason keskuksiin yli kolmannes, maakunta-, kaupunki- ja paikallistason keskuksiin noin 15 % kuhunkin sekä pääkaupunki- ja valtakunnanosakeskuksiin noin 9 %. Joidenkin matkojen suuntautuminen poikkesi kuitenkin hyvin paljon tästä keskimääräisestä jakautumasta. Loma-asuntomatkoista yli puolet tehtiin kuntatason keskuksiin ja noin kolmannes paikallistason keskuksiin. Työmatkoista tehtiin pääkaupunkikeskukseen noin 17 %, kun sen osuus kaikista matkoista oli vain 9 %. Ostos- ja asiointimatkat suuntautuivat muita matkoja enemmän D-F-tasoiisiin keskuksiin, joiden yhteinen osuus kaikista näistä matkoista oli noin 60 % (kuva 6-5).



Tarkastelemalla saapuvien matkojen tarkoitustajakaumaa kunkin keskusluokan osalta saadaan kuva erilaisten matkojen merkityksestä keskusluokittain (kuva 6-6). Pääkaupunkikeskukseen

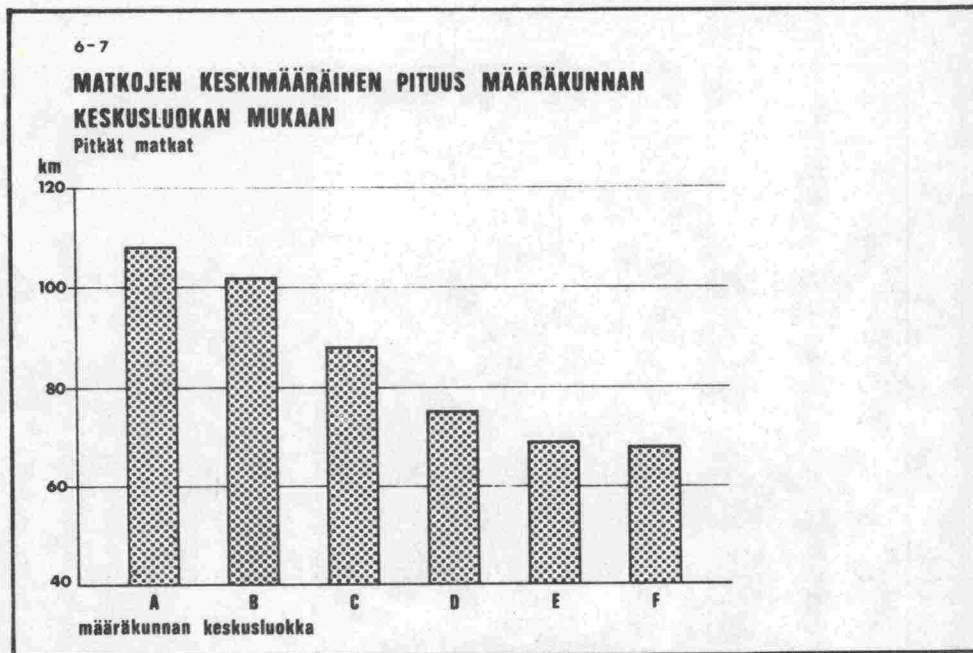


(Helsinkiin) tehdyistä pitkistä matkoista lähes puolet oli työ- tai koulumatkoja. Työmatkojen suuri osuus johtuu osittain siitä, että ostos- ja asiointimatkoja tehdään Helsingissä paljon työmatkojen yhteydessä. Tutkimuksessa kullekin matkalle on kuitenkin voitu määrittää vain yksi tarkoitus.



#### Matkan pituus

Ylempien keskusten vaikutusalueiden väestöpohjat ovat suuremmat kuin alempien ja myös vaikutusalueen laajuus on yleensä sitä suurempi mitä korkeampi keskuksen keskusluokka on. Kuitenkin esimerkiksi Pohjois-Suomen kuntatasoisten keskusten vaikutusalueet ovat pinta-alaltaan suuremmat kuin monien kaupunkikeskusten vaikutusalueet Etelä-Suomessa. Matkan pituus määräpaikan keskusluokan mukaan kuvaa siten eritasoisten keskusten vaikutusalueen laajuutta (kuva 6-7).



Matkojen keskipituus kasvoi selvästi määräkunnan keskusluokan kohotessa. Paikallis- ja kuntatason keskuksiin suuntautuvien matkojen keskipituus oli noin 70 km, kun valtakunnan osa- ja pääkaupunkikeskukseen suuntautuvien matkojen keskipituus oli yli 100 km.

Matkojen keskipituutta on tarkasteltu myös erikseen työ-, työasiointi- sekä ostos- ja asiointimatkojen osalta. Tarkasteluun ei ole otettu mukaan vapaa-ajan ja muita matkoja, sillä niiden pituuden tarkastelu keskusluokan mukaan ei ole mielekäästä. <sup>1)</sup> Työmatkat on otettu mukaan, vaikka niiden pituus ei kuvaa keskusten vaikutusalueen laajuutta samalla tavoin kuin ostos- ja asiointimatkojen pituus. Tiettyyn keskukseseen suuntautuvat työmatkat ovat kuitenkin yleensä sitä pitempiä mitä korkeampi on keskuksen keskusluokka.

1) Vapaa-ajan matkoista suuri osa suuntautuu kuntien keskustojen ulkopuolelle, mutta tässä tutkimuksessa määräraikan keskusluokka on aina määritetty määräkunnan keskustan perusteella.



Seuraavassa taulukossa on esitetty em. matkaryhmien keskipituudet määräkunnan keskusluokan mukaan.

<u>Määräkunnan</u> <u>keskusluokka</u>	Keskukseen tehtyjen matkojen keskipituus		
	<u>Työmatkat</u>	<u>Työasiointi-</u> <u>matkat</u>	<u>Ostos- ja</u> <u>as.matkat</u>
Pääkaupunkikeskus (A)	65	175	112
Valtakunnankeskus (B)	86	115	85
Maakuntakeskus (C)	67	113	67
Kaupunkikeskus (D)	65	92	60
Kuntakeskus (E)	58	76	58
Paikalliskeskus (F)	<u>57</u>	<u>71</u>	<u>66</u>
Keskimäärin	64	102	69

## 7

## MATKOJEN TARKOITUS

Matkojen tarkoitusta<sup>1)</sup> on käsitelty suppeasti jo kohdassa 3.2 sekä tarkoituksen riippuvuutta keskusjärjestelmästä edellisessä kappaleessa. Tässä on tarkasteltu matkojen tarkoitusta kuntaryhmittäin ja riippuen etäisyydestä oman kunnan keskusta sekä matkustajan sosioekonomisen taustan mukaan.

## 7.1

Matkojen tarkoitus asuinpaikan mukaan  
kuntaryhmittäin

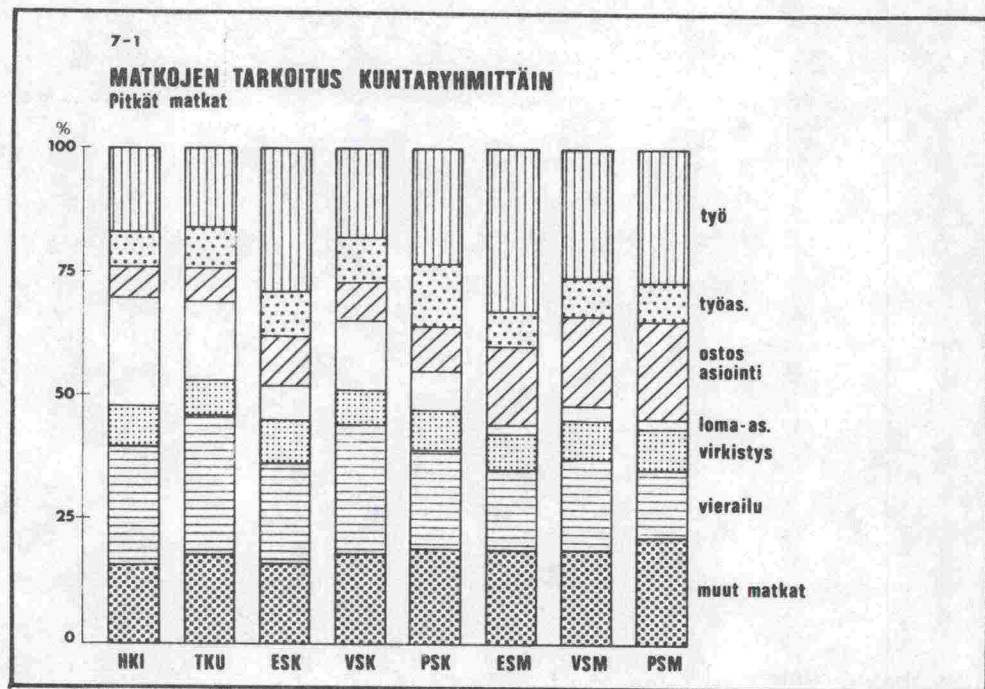
Pitkistä matkoista suurin osa oli työmatkoja, kun tarkoitus on jaoiteltu seitsemään eri ryhmään. Työmatkojen osuus oli noin neljännes, vierailumatkojen viidennes ja matkaryhmän muut vähän alle viidennes. Matkojen tarkoituskajaumassa esiintyivät suurimmat erot eri kuntaryhmien välillä loma-asuntomatkojen sekä ostos- ja asiointimatkojen osuudessa. Kaupungeissa ja kauppaloissa asuvilla oli loma-asuntomatkojen osuus kaikista pitkistä matkoista noin kahdeksan-kertainen maalaiskuntiin verrattuna. Helsingissä ja sen ympäristössä asuvilla loma-asuntomatkoja oli noin viidennes

---

1) tarkoituksen määrittely on esitetty kohdassa 3.1 sivulla 8.



kaikista matkoista, kun Etelä- ja Pohjois-Suomen maalaiskunnissa niiden osuus oli alle kaksi prosenttia. Maalaiskunnissa asuvilla ostosmatkojen osuus oli noin kaksinkertainen kaupungeissa ja kauppaloissa asuviin verrattuna (kuva 7-1). Myös työmatkojen osuus kaikista pitkistä matkoista oli maalaishkunnissa suurempi kuin kaupungeissa lukuunottamatta Etelä-Suomen kaupunkeja.

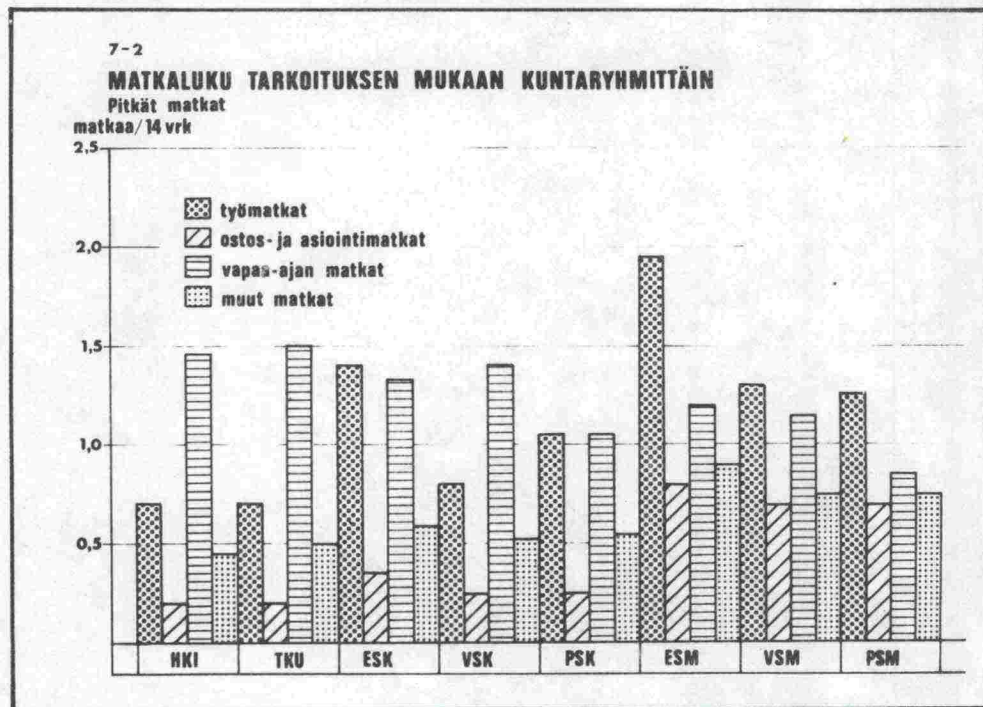


Kokonaismatkaluku eri kuntaryhmissä vaihteli melko vähän (ks. kuva 3-10). Matkaluvussa tarkoituksen<sup>1)</sup> mukaan oli sen sijaan huomattavia eroja eri kuntaryhmien välillä, kuten jo edellä esitetystä matkojen tarkoituksijakaumasta voi päätellä.

Suurimmat erot esiintyivät kaupunkien ja maalaishkuntien välillä ja erityisesti ostosmatkojen lukumäärässä. Pitkiä ostosmatkoja tehtiin maalaishkunnissa noin kolme kertaa niin paljon kuin kaupungeissa. Pitkiä työmatkoja tehtiin vähiten Helsingin ja Turun kuntaryhmissä sekä eniten

1) matkan tarkoitusta on tässä käsitelty suppeamman ryhmitelyn perusteella (4 luokkaa)

Etelä-Suomen maalaishkunnissa. Etelä-Suomessa myös kaupungeissa asuvat tekivät pitkiä työmatkoja noin kaksi kertaa niin paljon kuin Helsingin ja Turun kuntaryhmissä asuvat. Vapaa-ajan matkojen lukumäärä eri kuntaryhmissä ei eronnut kovin paljon. Vapaa-ajan matkoja tehtiin eniten Helsingin ja Turun kuntaryhmissä sekä vähiten Pohjois-Suomessa (kuva 7-2).



## 7.2

Matkojen tarkoitus matkustajan sosioekonomisen taustan mukaan

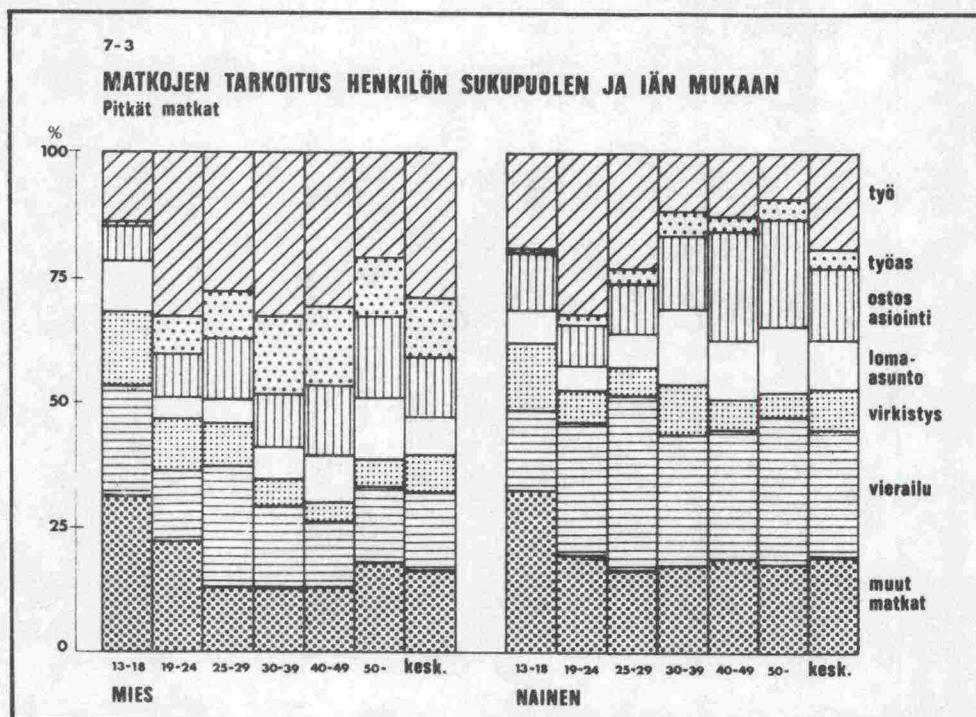
Sukupuoli ja ikä

Miesten ja naisten välillä esiintyi matkojen tarkoitusjakaumassa eroja lähinnä työmatkoissa sekä vierailumatkoissa. Miesten tekemistä matkoista noin 40 % oli työ- tai työasiointimatkoja, naisilla vastaava osuus oli noin 23 %. Vierailumatkojen osuus oli miehillä noin 15 % ja naisilla noin 25 % (kuva 7-3). On kuitenkin syytä huomata, että miehet tekivät myös vierailumatkoja yhtä paljon kuin naiset, sillä kokonaismatkaluku oli miehillä yli 50 % suurempi kuin naisilla.



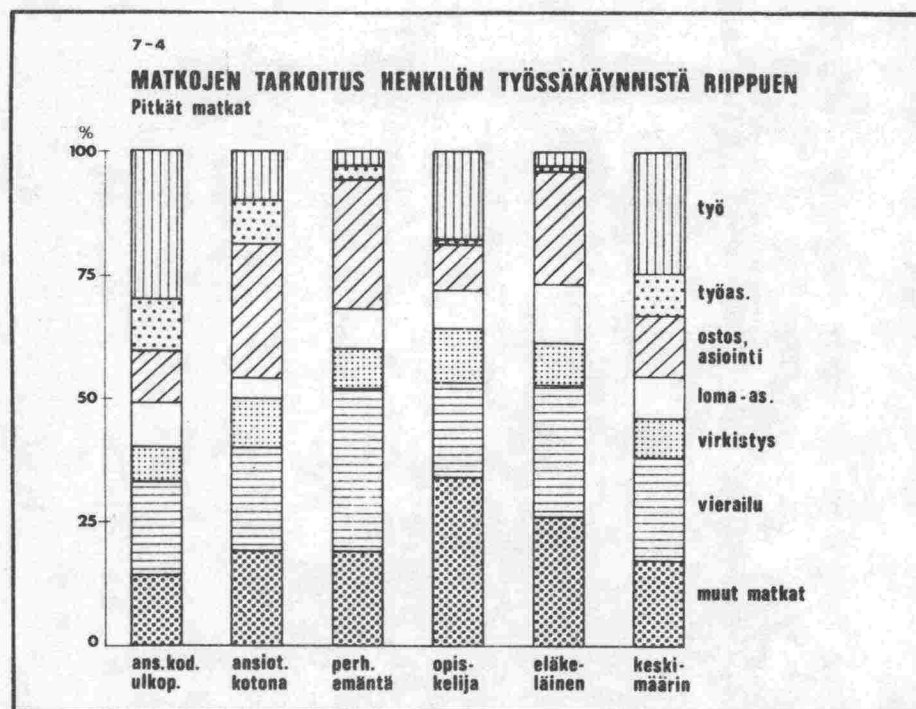
Matkan tarkoitus	Matkaa/vrk		
	Miehet	Naiset	Keskimäärin
Työmatkat	0,091	0,036	0,06
Työas.matkat	0,037	0,003	0,021
Ostos- ja asiointimatkat	0,036	0,031	0,033
Loma-asuntomatkat	0,023	0,018	0,021
Virkistysmatkat	0,024	0,015	0,020
Vierailumatkat	0,052	0,051	0,052
Muut matkat	0,052	0,038	0,046
Yhteensä	0,317	0,192	0,253

Nuorinta ikäluokkaa lukuunottamatta oli yleisin matkaryhmä työmatkat. Työasiointimatkojen osuus kasvoi voimakkaasti iän lisääntyessä aina 50 vuoteen asti. Ostos- ja asiointimatkoja tekivät suhteellisesti eniten yli 40-vuotiaat ja myös loma-asuntomatkojen osuus oli yli 40-vuotiailla kaksi kertaa niin suuri kuin 20 - 30 -vuotiailla. Virkistysmatkojen osuus oli suurin nuorimmissa ikäluokissa (kuva 7-3).



## Työssäkäynti ja toimiala

Työmatkojen osuus kaikista matkoista oli suurin kodin ulkopuolella työssäkäyvillä ja toiseksi suurin opiskelijoilla.<sup>1)</sup> Muilla ryhmillä työmatkojen osuus oli alle 10 % kaikista matkoista, mutta ostosmatkoja he tekivät suhteellisesti kaksi kertaa niin paljon kuin opiskelijat ja kodin ulkopuolella työssäkäyvät (kuva 7-4).



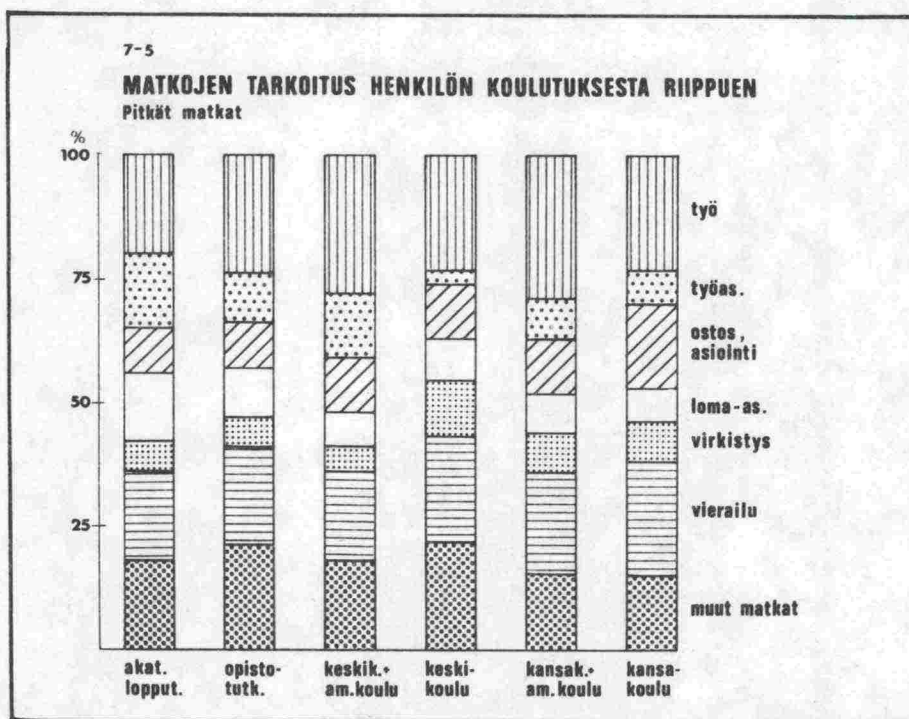
Pitkien matkojen tarkoitusjakauma eri toimialoilla työskentelevillä ei yleensä eronnut kovin paljon. Keskimääräisestä tarkoitusjakaumasta erosi eniten maa- ja metsätaloudessa sekä rakennustoiminnassa työskentelevien tekemät matkat. Maa- ja metsätaloudessa työskentelevillä ostos- ja asiointimatkojen osuus oli kaksi kertaa keskimääräistä suurempi ja loma-asuntomatkojen osuus alle kolmasosa keskimääräisestä. Rakennustoiminnassa työskentelevillä työmatkojen osuus kaikista matkoista oli lähes puolet, ostos- ja asiointimatkoja he tekivät noin puolet keskimääräisestä arvosta (liitetaulukko 1).

1) Työmatkat käsittävät tässä tutkimuksessa myös koulu- ja opiskelumatkat



## Koulutus

Erilaisen koulutuksen saaneiden henkilöiden matkojen tarkoitukset erosivat melko vähän toisistaan. Eniten vaihtelua esiintyi työasiointi- ja loma-asuntomatkojen osuudessa. Akateemisen loppututkinnon suorittaneilla työasointimatkojen osuus kaikista pitkistä matkoista oli noin 15 %, kun enintään keskikoulun suorittaneilla vastaava osuus oli 3 - 8 %. Akateemisen koulutuksen saaneilla myös loma-asuntomatkojen osuus oli noin puolta suurempi kuin muilla ryhmillä (kuva 7-5).

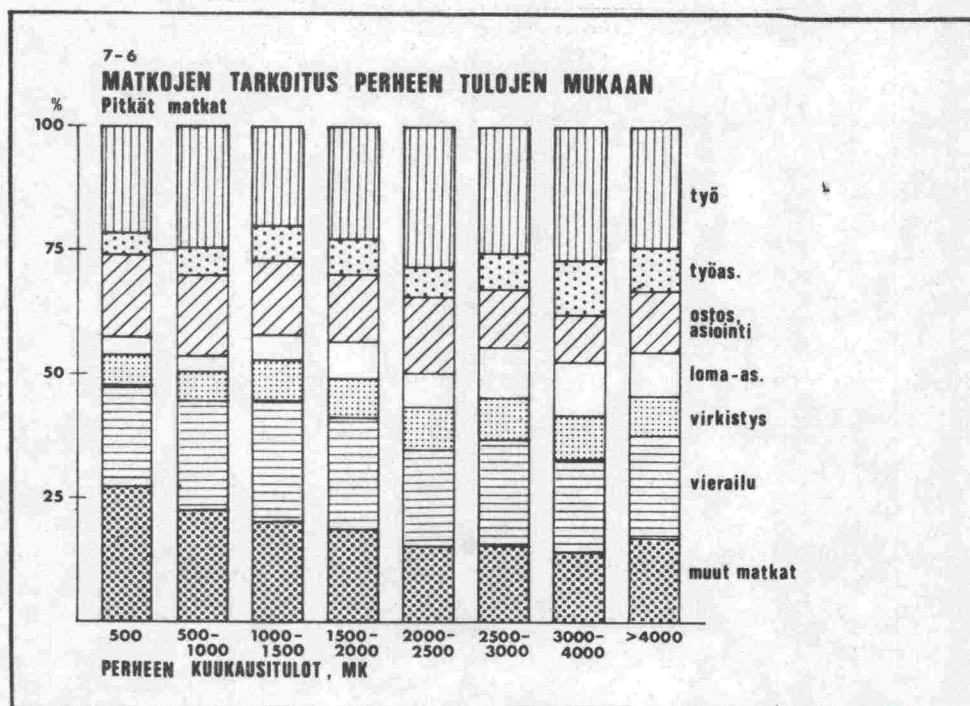


## Perheen koko ja tulotaso

Aiemmin on jo tullut esille, että perheen koko ei sanottavasti vaikuta kokonaismatkalukuun. Myös matkojen tarkoitusjakauma oli melko samanlainen riippumatta perheen koosta.

Tulotason kohotessa matkustusmahdollisuudet paranevat. Perheen tulojen lisääntyessä kasvoikin kokonaismatkaluku

selvästi (katso kuva 4-9), mutta matkojen tarkoitusjakauma oli melko samanlainen eri tuloluokissa (kuva 7-6). Työ-asiointi- ja loma-asuntomatkoja tekivät ylimpiin tuloluokkiin kuuluvat kuitenkin selvästi enemmän kuin alimpiin tuloluokkiin kuuluvat.



### Ajokortin omistus

Ajokortin omistavilla oli työasiointimatkojen osuus kaikista matkoista noin kymmenkertainen verrattuna ajokortittomiin. Myös työmatkojen osuus oli ajokortin omistavilla yli puolta suurempi kuin ajokortittomilla. Ajokortittomilla oli puolestaan vapaa-ajan ja muiden matkojen osuus suurempi. Ajokortin omistavat tekivät kuitenkin kaikkia matkoja enemmän kuin ajokortittomat, sillä kokonaismatkaluku oli ajokortin omistavilla yli kaksi kertaa suurempi.



<u>Matkan tarkoitus</u>	<u>Tarkoituspajakka</u>		<u>Matkaa/vrk</u>	
	<u>Ajok.</u>	<u>Ei ajok.</u>	<u>Ajok.</u>	<u>Ei ajok.</u>
työmatkat	28	17	0,106	0,026
työasiointimatkat	11	1	0,046	0,001
ostos- ja asioin- timatkat	12	14	0,045	0,021
loma-asuntomatkat	8	9	0,030	0,013
virkistysmatkat	7	9	0,026	0,014
vierailumatkat	18	26	0,068	0,039
muut matkat	<u>15</u>	<u>24</u>	<u>0,057</u>	<u>0,036</u>
	100 %	100 %	0,378	0,150

#### Auton omistus

Auton omistus vaikutti melko vähän matkojen tarkoituspajakkaan, lukuunottamatta työasiointimatkoja ja työmatkoja. Näiden matkojen osuus kaikista matkoista oli autollisilla suurempi ja myös autojen lukumäärän lisääntyminen yhdestä kahteen vaikutti samaan suuntaan.

<u>Matkan tarkoitus</u>	<u>Perheen käytössä olevia henkilöautoja</u>		
	<u>ei yhtään</u>	<u>yksi</u>	<u>kaksi</u>
työmatkat	23	24	33
työasiointimatkat	4	9	11
ostos- ja asiointimatkat	11	13	11
loma-asuntomatkat	7	9	7
virkistysmatkat	7	8	9
vierailumatkat	25	20	13
muut matkat	<u>24</u>	<u>17</u>	<u>16</u>
	100 %	100 %	100 %

## 8

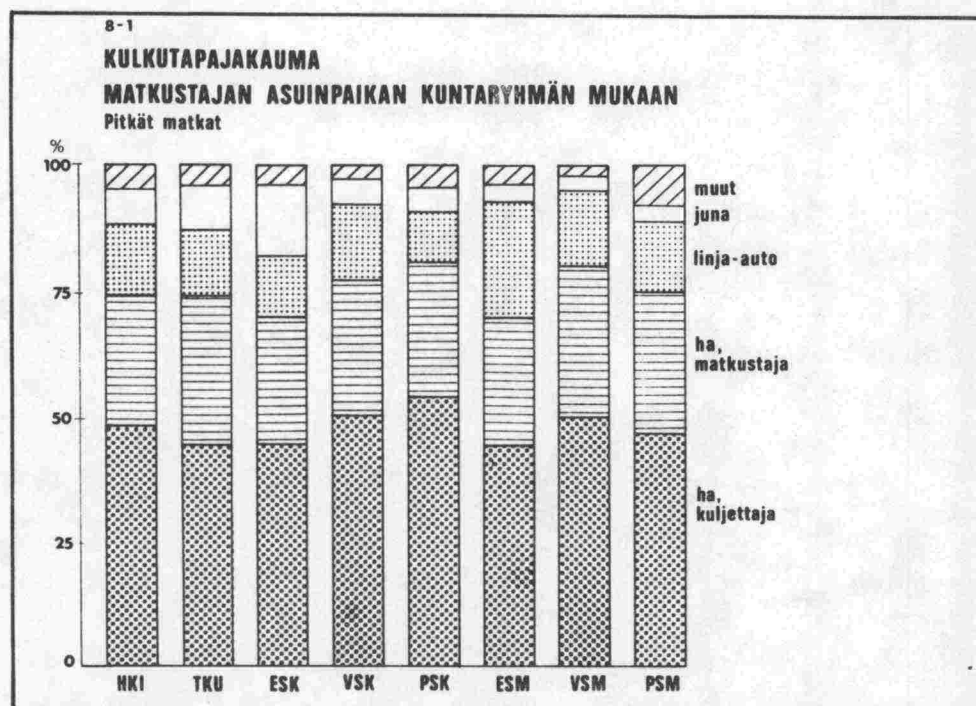
## PITKIEN MATKOJEN KULKUTAPA

## 8.1

Kulkutapa matkustajan asuinpaikan mukaan

Kuntaryhmä

Henkilöautoa käytettiin eniten pitkien matkojen tekemiseen Pohjois-Suomen kaupungeissa ja Väli-Suomen maalaiskunnissa, joissa asuvat tekivät matkoistaan noin neljä viidesosaa henkilöautolla. Etelä-Suomen kaupungeissa ja maalaiskunnissa tehtiin pitkistä matkoista henkilöautolla noin 70 %. Maalaiskunnissa käytettiin linja-autoa selvästi enemmän kuin kaupungeissa, erityisesti Etelä-Suomen maalaiskunnissa asuvat matkustivat paljon linja-autolla. Kaupungeissa ja kauppaloissa asuvat tekivät puolestaan junalla noin kaksi kertaa niin paljon matkoja kuin maalaiskunnissa asuvat lukuunottamatta Pohjois-Suomen kaupunkeja, joissa junan käyttö jäi alle koko maan keskiarvon. Myös lentokoneen osuus eri kulkutavoista oli kaupungeissa moninkertainen maalaiskuntiin verrattuna, erityisesti Helsingissä ja Pohjois-Suomen kaupungeissa. Takseja käytettiin Pohjois-Suomen maalaiskunnissa noin kolme kertaa niin paljon kuin koko maassa keskimäärin (kuva 8-1).



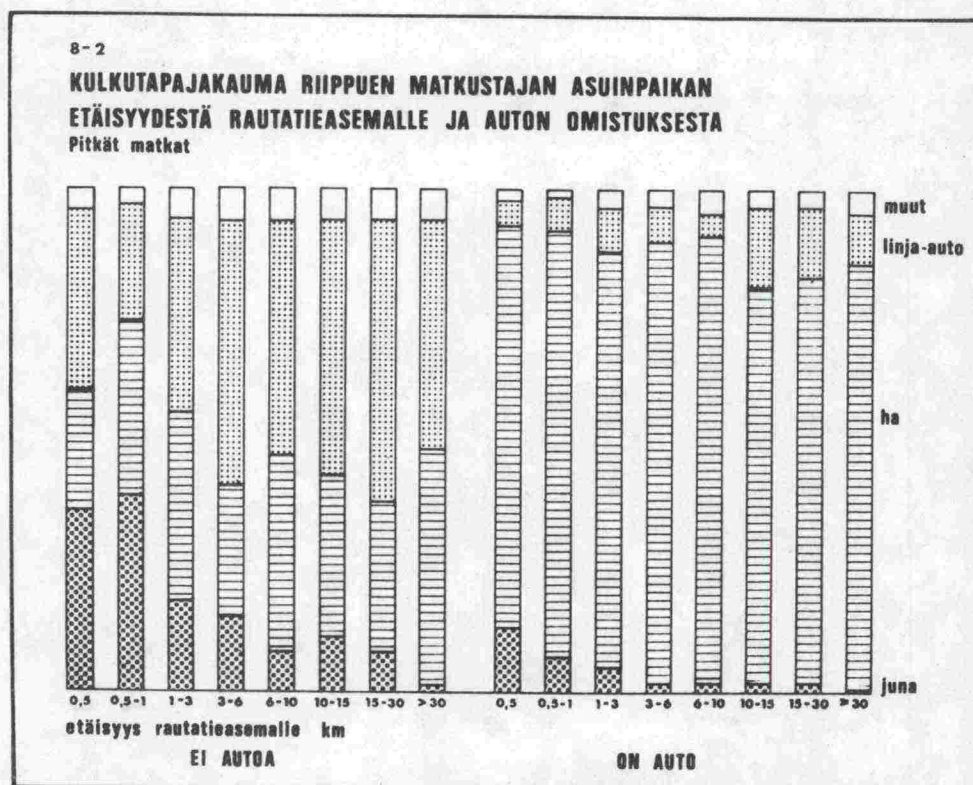


## Etäisyys rautatie- ja lentoasemalta

Etäisyys rautatieasemalle vaikutti huomattavasti kulkutavan valintaan. Autoa omistamattomilla etäisyyden vaikutus oli suurempi kuin auton omistavilla. Aivan rautatieaseman lähellä (alle 1 km) asuvat autottomat tekivät yli kolmasosan matkoista junalla. Kun etäisyys kasvoi yli yhden kilometrin väheni junan osuus alle viidenneksen ja etäisyyden kasvaessa yli kuuden kilometrin alle kymmenesosaan kaikista matkoista. Junan osuuden vähentyessä lisääntyi linja-autolla ja osittain myös henkilöautolla tehtyjen matkojen osuus (kuva 8-2).

Auton omistavilla etäisyys rautatieasemalle ei vaikuttanut kulkutavan valintaan yhtä paljon kuin autoa omistamattomilla. Kuitenkin aivan rautatieaseman lähellä asuvat auton omistavat käyttivät junaa suunnilleen yhtä paljon kuin yli 6 km päässä rautatieasemalta asuvat autottomat.

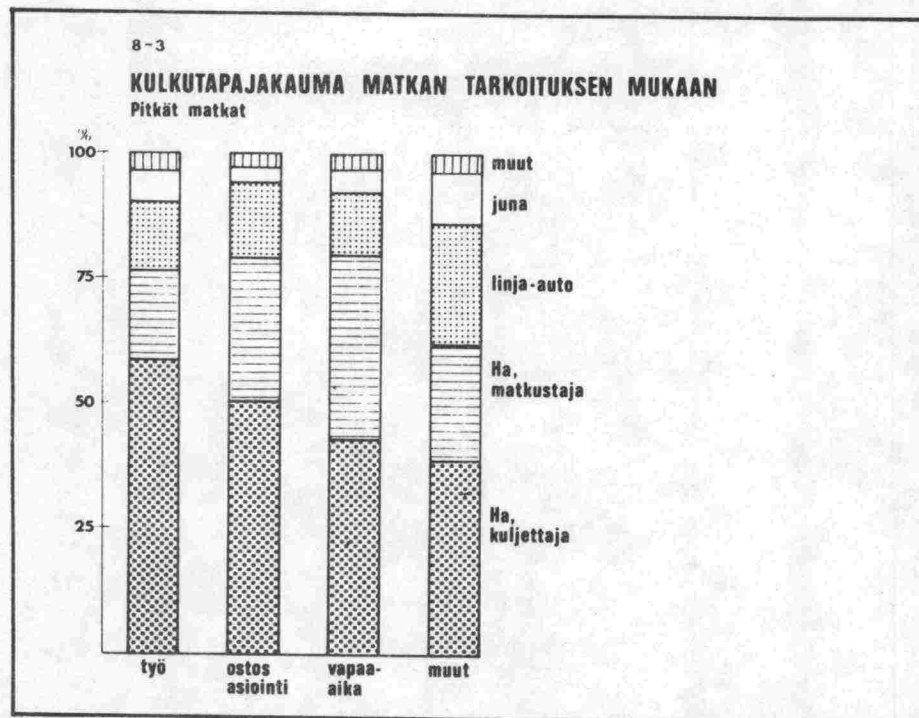
Lentoaseman läheinen sijainti lisäsi lentokoneen käyttöä pitkien matkojen tekemisessä. Lentoaseman sijainti vaikutti kuitenkin huomattavasti vähemmän lentokoneen käyttöön kuin rautatieaseman sijainti junamatkojen tekemiseen.



## 8.2

## Kulkutapa matkan tarkoituksen mukaan

Matkan tarkoitus vaikutti aika vähän kulkumuodon valintaan. Saman kulkumuodon osuus eri matkantarkoitusrhythmissä vaihteli alle viisi %-yksikköä, jos tarkastelusta jätetään pois ryhmä "muut matkat". Selvin ero esiintyi kulkumuodoilla: henkilöauton kuljettaja ja henkilöauton matkustaja. Työmatkoista lähes 60 %, ostos- ja asiointimatkoista puolet ja vapaa-ajan matkoista hieman yli 40 % tehtiin henkilöauton kuljettajana. Henkilöauton matkustajana tehtyjen matkojen osuus kasvoi kuitenkin suunnilleen saman verran kuin kuljettajana tehdyt matkat vähenivät, joten kaikkien henkilöautomatkojen osuus pysyi välillä 76 - 79 % em. tarkoitusrhythmissä. Henkilöauton käyttö oli selvästi vähäisempää matkaryhmässä muut matkat (n. 60 %), joilla puolestaan käytettiin linja-autoa ja junaa enemmän kuin työ-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoilla (kuva 8-3).



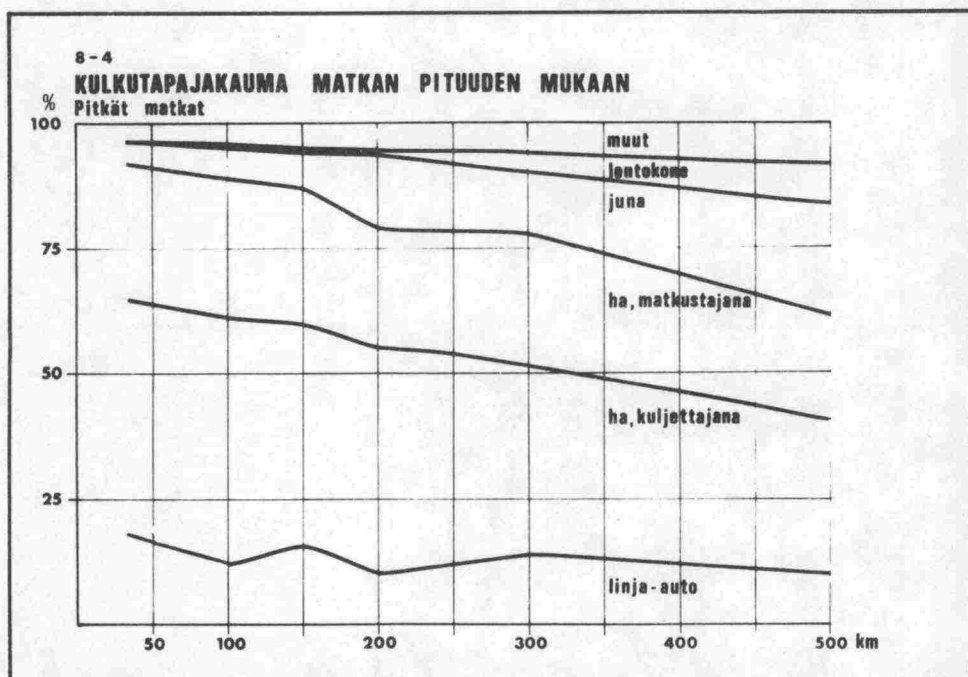


## 8.3

## Kulikutapa matkan pituuden mukaan

Matkan pituus vaikuttaa kulikutavan valintaan huomattavasti. Henkilöauton käyttö oli yleisintä matkan pituuden ollessa 50 - 99 km, jolloin lähes neljä viidenosaa matkoista tehtiin henkilöautolla. Yli 300 km:n pituisista matkoista tehtiin henkilöautolla alle puolet. Linja-autolla tehtyjen matkojen osuus oli suurimmillaan alle 50 km:n matkoilla (noin viidennes kaikista matkoista). Yli 150 km:n pituisista matkoista tehtiin linja-autolla enää noin kymmenesosa. Junan ja lentokoneen käyttö lisääntyi matkan pituuden kasvaessa. Junan osuus lisääntyi voimakkaasti, kun matka oli yli 150 km pitkä ja lentokoneen, kun matkan pituus oli yli 300 km (kuva 8-4).

Kulikutapaa on tarkasteltu myös yhdessä matkan pituuden ja tarkoituksen kanssa. Eri kulikutapojen osuudet säilyvät suunnilleen samansuuruisina eri tarkoitusröyhmissä, kun matkan pituusluokka on sama. Tästä voi päätellä, että kulikutapa määräytyy enemmän matkan pituuden kuin matkan tarkoituksen mukaan (liitetaulukko 2).



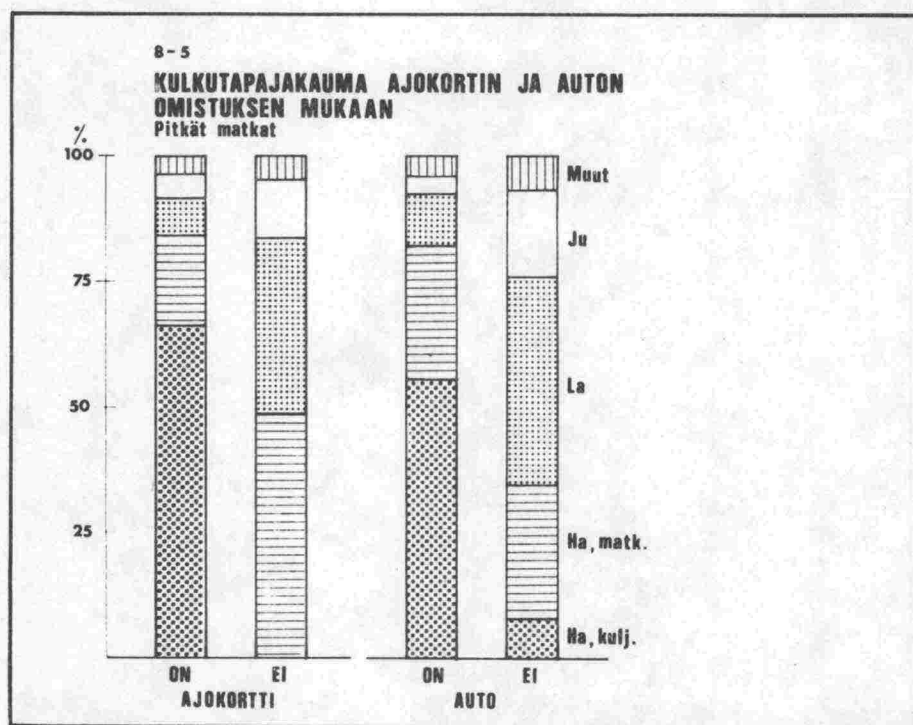
## 8.3

Kulikutapa matkustajan sosioekonomisen taustan mukaan

Eri kulkutapojen käyttömahdollisuudet ovat hyvin erilaiset riippuen lähinnä ajokortin ja auton omistuksesta. Näiden tekijöiden lisäksi kulkutavan valintaan vaikuttavat mm. tulotaso ja perheasema.

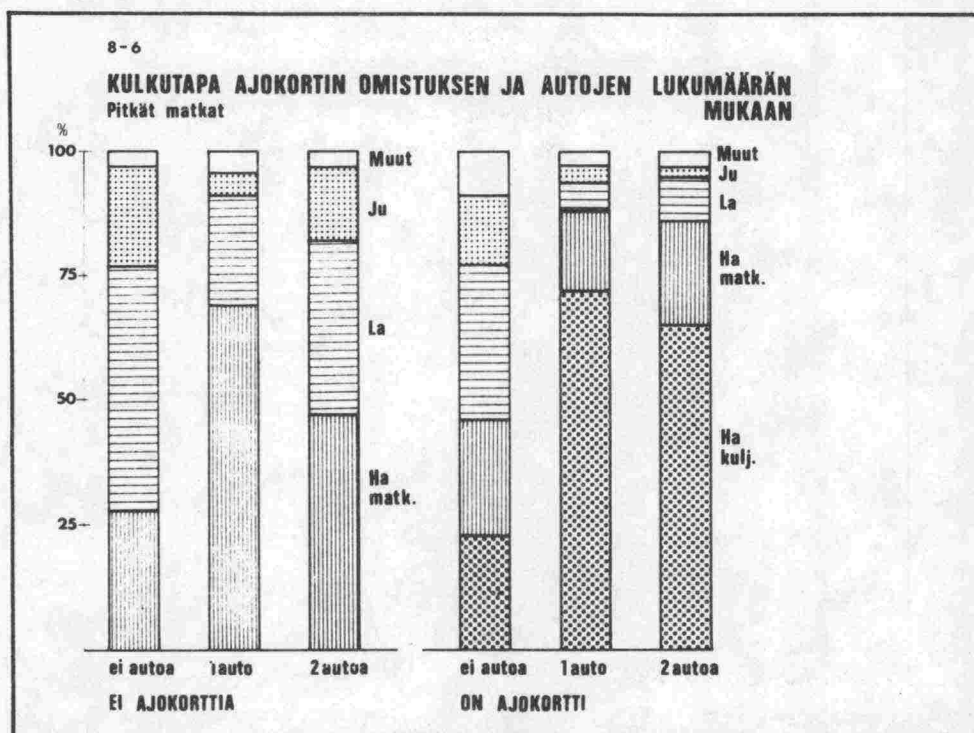
## Ajokortin ja auton omistus

Ajokortin omistavat tekivät yli neljä viidesosaa kaikista matkoistaan henkilöautolla joko kuljettajana tai matkustajana. Ajokortittomat tekivät puolet matkoistaan henkilöauton matkustajana. Ajokortittomuus lisää voimakkaasti linja-auton käyttöä, jonka osuus on ajokortittomilla kolme kertaa niin suuri kuin ajokortillisilla. Myös junan osuus kaikista matkoista on ajokortittomilla yli kaksi kertaa suurempi kuin ajokortillisilla (kuva 8-5).





Auton puuttuminen lisää julkisen liikenteen käyttöä enemmän kuin ajokortin puuttuminen; autottomat tekivät kaikista matkoista henkilöautolla kolmasosan kun vastaava osuus ajokortittomilla oli puolet. Auton omistavilla eri kulkutapojen käyttö on hyvin samanlainen kuin ajokortin omistavilla. Auton omistus lisää henkilöautolla tehtyjen matkojen osuutta noin 40 %-yksikköä sekä ajokortillisilla että ajokortittomilla henkilöillä. Autojen lukumäärän lisääntyminen yhdestä kahteen näyttäisi sen sijaan hieman vähentävän henkilöautolla tehtyjen matkojen osuutta. Kahden auton omistavia perheitä oli tutkimusaineistossa kuitenkin niin vähän (noin 5 %), että em. tulos voi olla pelkkä sattuma (kuva 8-6).



## Tulotaso

Tulotaso ei tutkimustulosten mukaan vaikuta kovin paljon kulkutavan valintaan.

Selviä eroja esiintyy vain kahden alimman tuloluokan (kuukausitulot alle 1 000 mk) ja muiden tuloluokkien välillä. Kahteen alimpaan tuloluokkaan kuuluvat käyttivät henkilöautoa suhteellisesti lähes puolta vähemmän kuin ylimpiin tuloluokkiin kuuluvat. Linja-autolla tehtyjen matkojen osuus oli kahteen alimpaan tuloluokkaan kuuluvilla vastavasti noin kaksinkertainen keskimääräiseen arvoon verrattuna. Ylimmässä tuloluokassa lentokoneella tehtyjen matkojen osuus oli noin nelinkertainen keskimääräiseen lentokoneen käyttöön verrattuna (liitetaulukko 3).



## 9

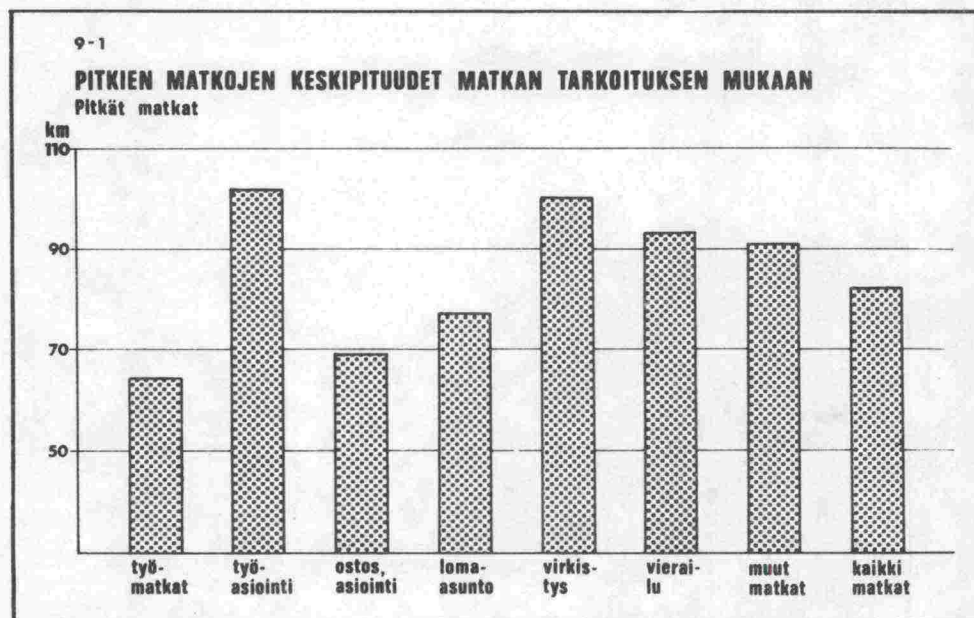
## MATKAN PITUUS

Matkojen pituutta on käsitelty jo kohdissa 5.2, 6.1 ja 6.2, jolloin tarkasteltiin matkan pituuden riippuvuutta asuinpaikasta ja keskusjärjestelmästä. Seuraavassa on tarkasteltu matkan pituutta matkan tarkoituksen ja käytetyn kulkutavan mukaan.

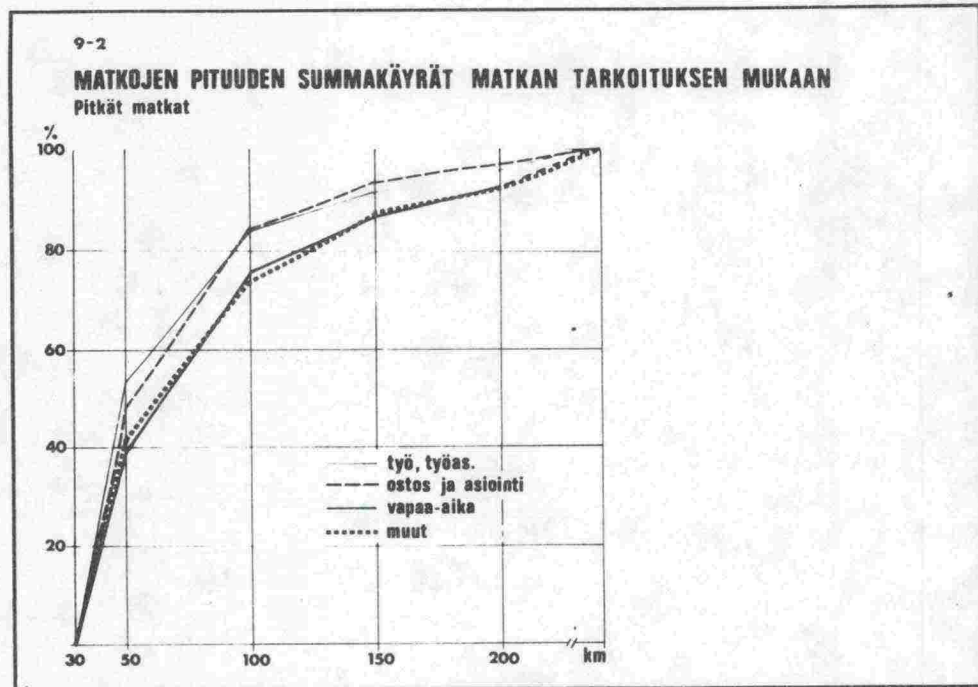
## 9.1

Matkojen pituus matkan tarkoituksen mukaan

Kaikkein pisimpiä olivat virkistys- ja työasiointimatkat, joiden keskipituus oli noin 100 km. Myös vierailu- ja muiden matkojen keskipituus oli yli 90 km. Lyhimpiä olivat työmatkat, joiden keskipituus oli 64 km (kuva 9-1).



Työ sekä ostos- ja asiointimatkoista noin puolet olivat alle 50 km:ä pitkiä ja neljä viidesosaa alle 100 km:ä pitkiä. Vapaa-ajan ja muista matkoista noin 40 % oli alle 50 km ja kaksi kolmasosaa alle 100 km (kuva 9-2).



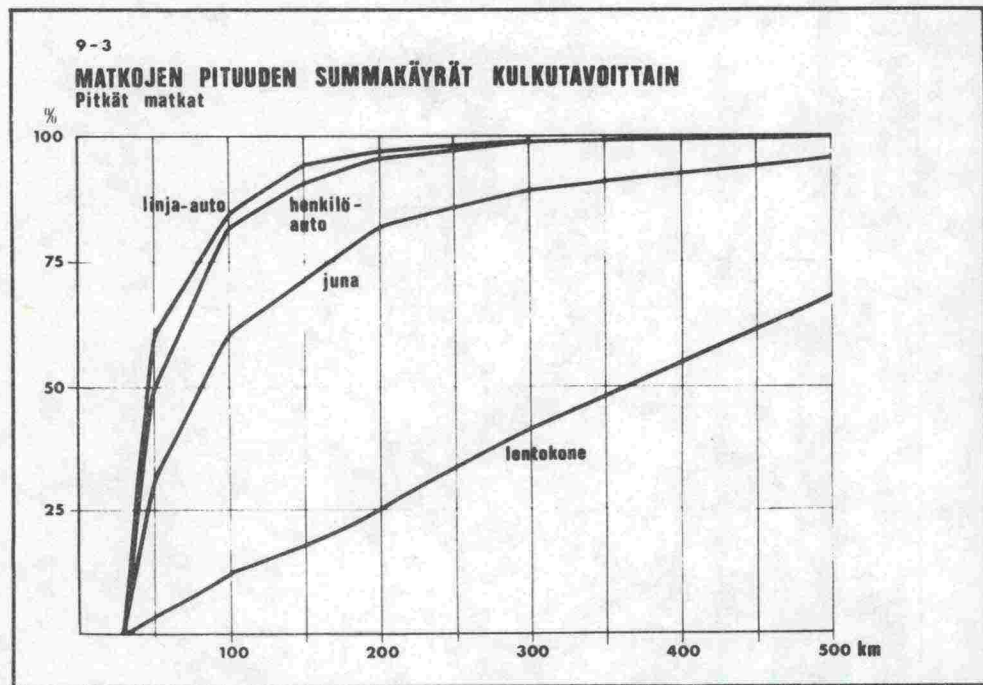
## 9.2

### Matkojen pituus kulkutavoittain

Matkojen keskipituudet kulkutavoittain on esitetty kohdassa 3.4. Tässä tarkastellaan matkojen pituusjakaumia.

Linja-autolla tehdyistä matkoista noin 60 % oli alle 50 km ja yli 80 % alle 100 km. Henkilöautomatkoista puolet oli alle 50 km ja neljä viidesosaa alle 100 km. Juna-matkat olivat huomattavasti pitempiä, niistä oli noin kolmasosa alle 50 km:ä ja samoin kolmasosa yli 150 km. Lentokoneella tehdyistä matkoista neljäsosa oli alle 200 km ja yli puolet vähintään 300 km (kuva 9-3). Muille kulkumuodoille ei ole esitetty pituusjakaumia, sillä niillä tehtyjen matkojen kokonaismäärä oli hyvin pieni.





10

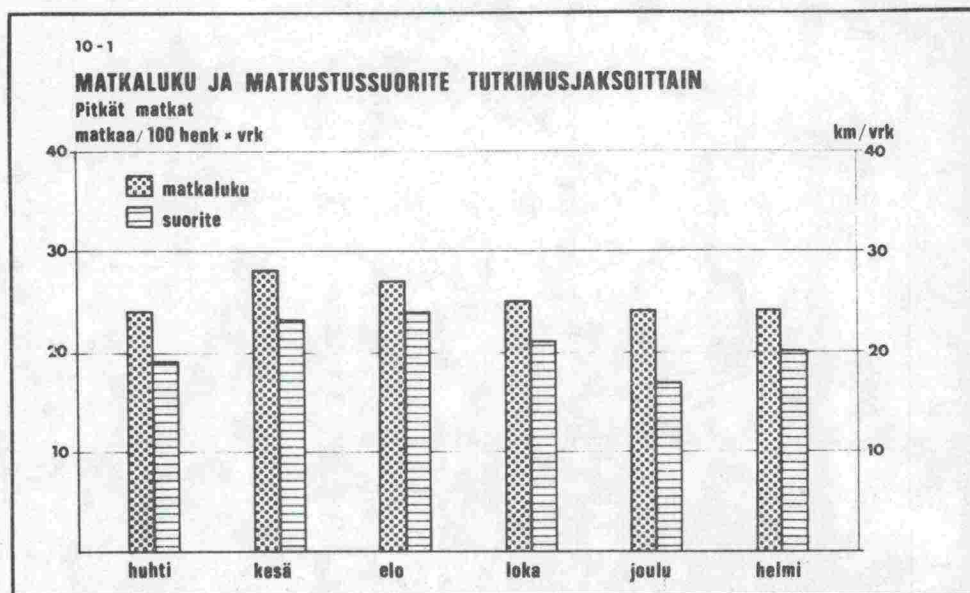
## PITKIEN MATKOJEN KAUSIVAIHTELU

Matkojen vuodenajoittaisen vaihtelun selvittämiseksi tutkimus suoritettiin kuudessa eri jaksossa joka toinen kuukausi. Tulosten perusteella voidaan todeta, että vaihtelu on melko pientä, yleensä suurimmat erot vuoden keskiarvoon verrattuna olivat alle 10 %-yksikköä.

## 10.1

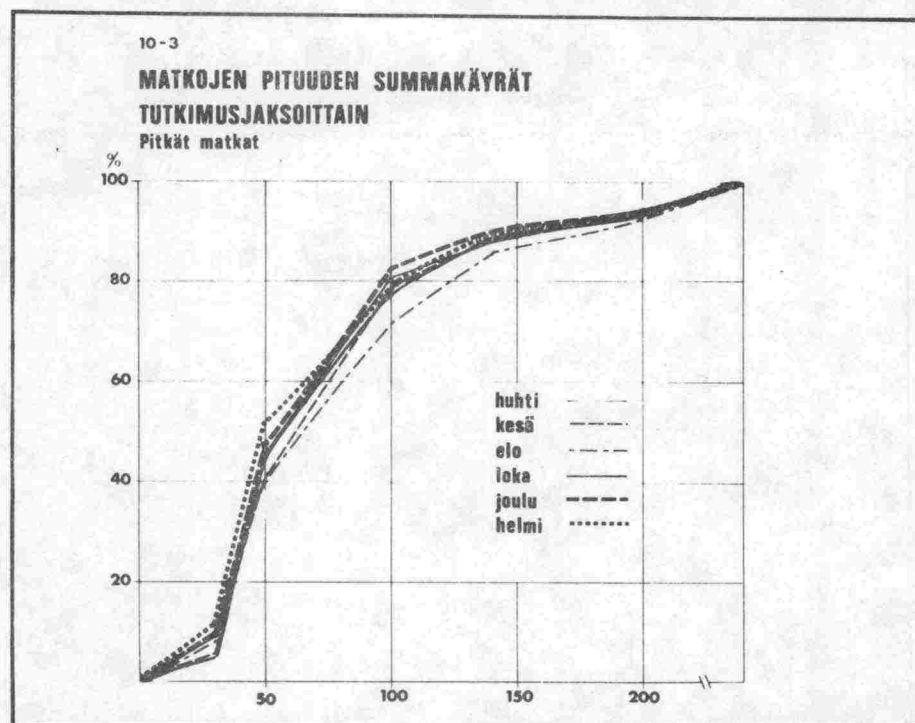
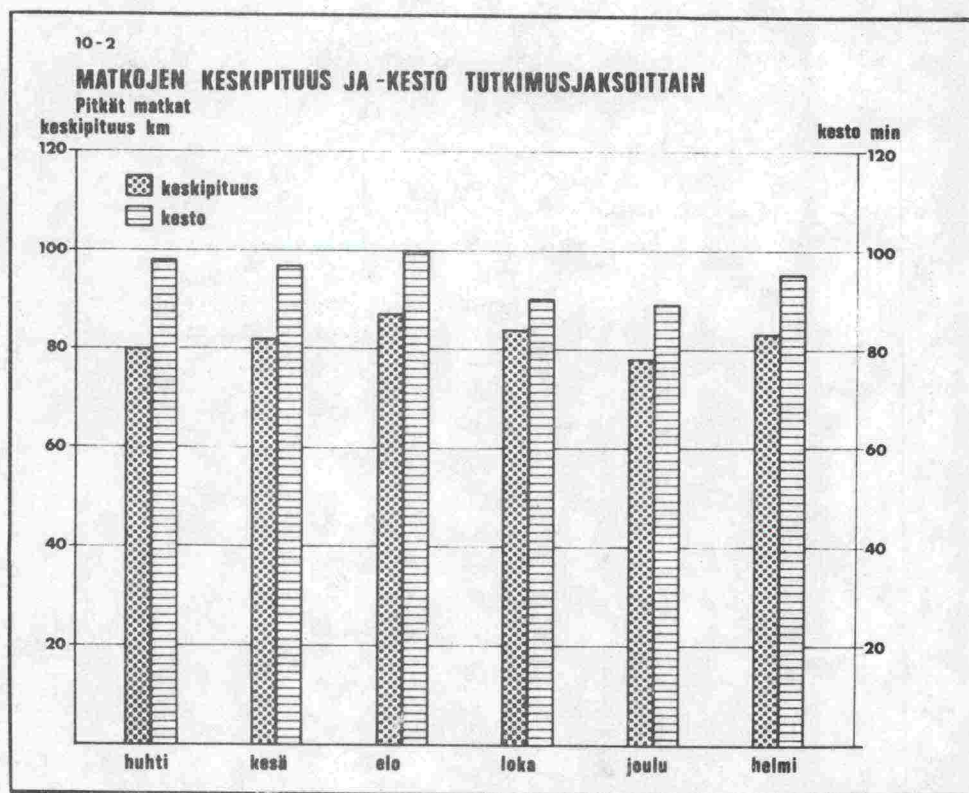
Matkaluku, suorite, matkojen pituus ja kesto aika eri tutkimusjaksoina

Matkaluku oli suurin kesällä ja pienin talvella; erot olivat kuitenkin melko pieniä. Myös suorite oli suurin kesällä (24 km/vrk) ja pienin joulukuussa (19 km/vrk). Suorite vaihteli vähän enemmän kuin matkaluku (kuva 10-1).





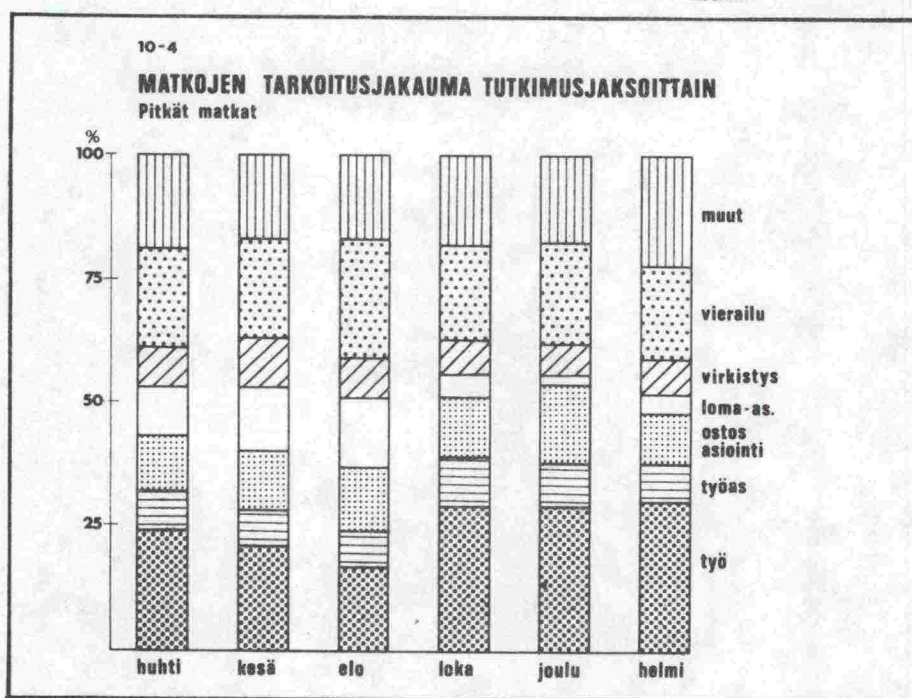
Matkat olivat pisimpiä elokuussa ja lyhyimpiä joulukuussa, pituusero näiden kuukausien välillä oli kuitenkin alle 10 km:ä (kuva 10-2 ja 10-3).



## 10.2

## Matkojen tarkoitus eri tutkimusjaksoina

Suurimmat vaihtelut eri vuodenaikoina esiintyvät loma-asuntomatkojen ja työmatkojen tekemisessä. Työmatkojen osuus kaikista matkoista oli syksyllä ja talvella lähes kolmasosa, kun se oli elokuussa noin 17 %. Loma-asuntomatkojen osuus oli elokuussa 13 % ja joulukuussa 2 % kaikista matkoista. Ostos- ja asiointimatkoja tehtiin eniten joulukuussa, jolloin niiden osuus (16 %) oli puolta suurempi kuin helmikuussa (kuva 10-4).

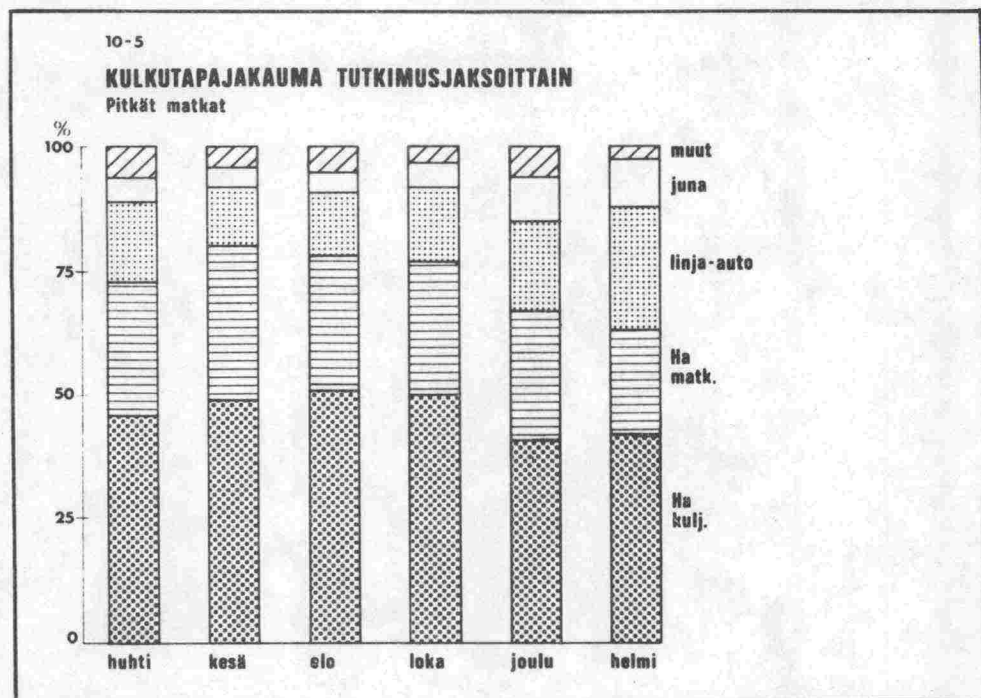




## 10.3

## Kulikutapa eri tutkimusjaksoina

Henkilöautoa käytetään eniten kesällä, jolloin noin neljä viidesosaa kaikista matkoista tehtiin henkilöautolla. Talvella henkilöautolla tehtyjen matkojen osuus oli noin 63 %. Linja-autoa ja junaa käytettiin vastaavasti helmikuussa suhteellisesti kaksi kertaa niin paljon kuin kesäkuussa (kuva 10-5).



## 11

## MATKAKETJUT JA MATKUSTAJAVIRRAT

## 11.1

## Matkaketjut

Kaikista tutkimuksessa mukana olleista matkoista oli 90 % kotiperäisiä (joko määrä- tai lähtöpaikka oli koti). Jos kaikkien matkaketjujen <sup>1)</sup> varsinaisena lähtöpaikkana pidetään kotia, voidaan tästä päätellä, että yksittäisistä matkoista noin 10 % kuului sellaisiin matkaketjuihin, joilla on vähintään kaksi eri määräpaikkaa.

Ei-kotiperäiset matkat jakautuvat niin pieniin ryhmiin, kun ne jaotellaan matkan lähtö- ja määräpaikan perusteella, että niiden tarkempi analysointi ei ole mahdollista. Näistä matkoista olivat yleisimpiä sellaiset, joilla sekä lähtö- että määräpaikan tarkoitus oli työasiointi tai vierailu. Seuraavassa taulukossa on lueteltu yleisimmät ei-kotiperäiset matkat ja niiden osuudet kaikista matkoista.

<u>Lähtöpaikka/määräpaikka</u>	<u>Osuus kaikista matkoista %</u>
Vierailupaikka/Vierailupaikka	1,1
Työas.paikka/Työas.paikka	1,0
Vierailupaikka/Kulkuvälineen vaihto	0,4
Lomakeskus/Lomakeskus	0,3
Kulkuvälineen vaihto/Vierailupaikka	0,3
Työpaikka/Työasiointipaikka	0,3
Työasiointipaikka/Työpaikka	0,3
Kulkuvälineen vaihto/Kulkuvälineen vaihto	0,3

1) Matkaketju määritelty kohdassa 3.1 sivulla 7

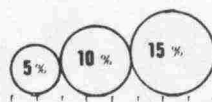


## 11.2

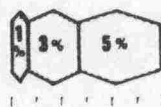
## Matkustajavirrat

Matkustajavirtoja on tarkasteltu vain TVL:n piirijaon perusteella, sillä tutkimusaineiston suuruus rajoittaa tarkempien selvitysten tekemistä. Virroista oli noin 70 % TVL:n piirien sisäisiä. Kuvassa 11-1 on esitetty ne matkustajavirrat, joiden suuruus oli vähintään 0,5 % kaikista matkoista (molemmat suunnat yhteensä).

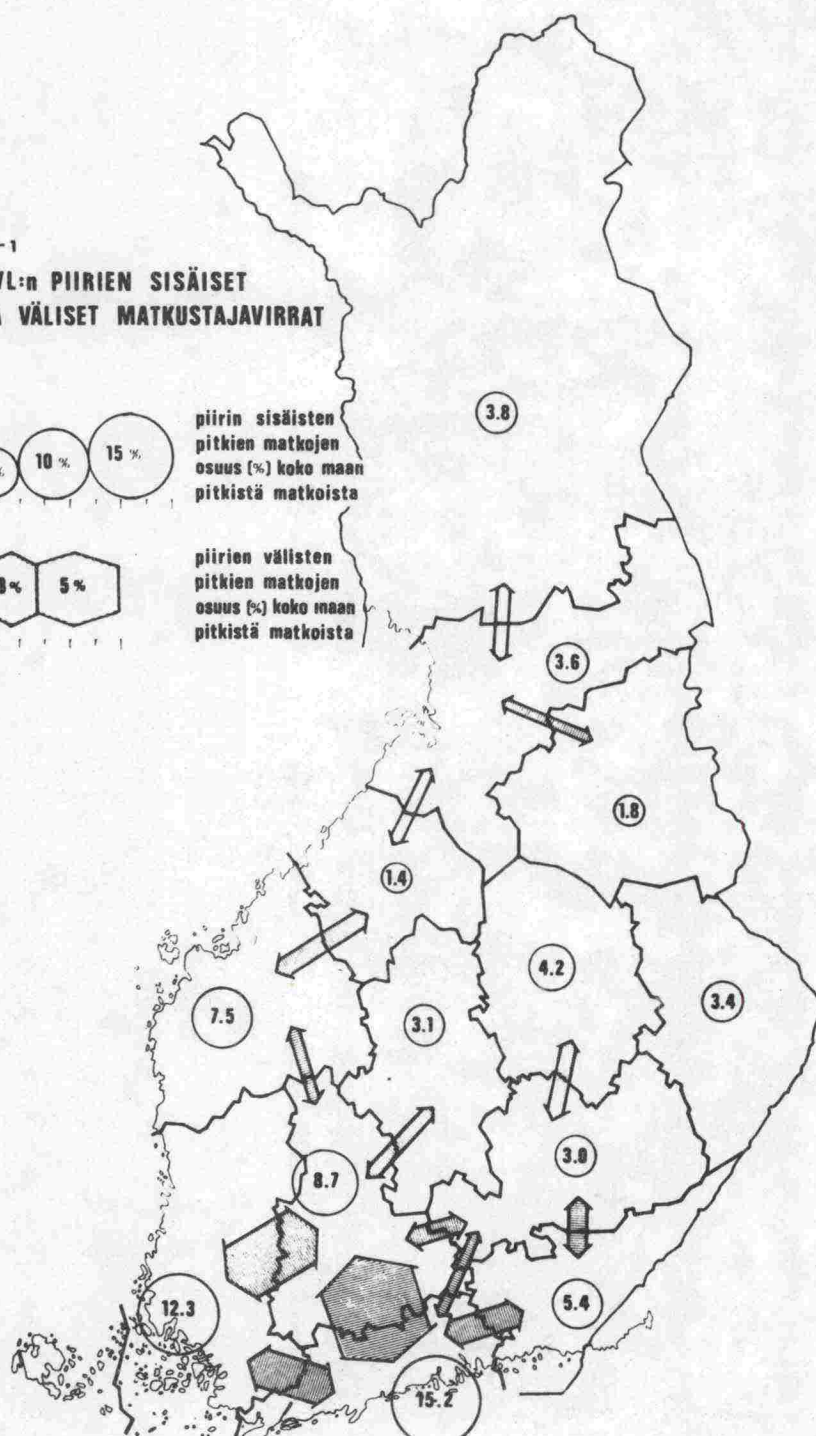
11-1

TVL:n PIIRIEN SISÄISET  
JA VÄLISEET MATKUSTAJAVIRRAT

piirin sisäisten  
pitkien matkojen  
osuus (%) koko maan  
pitkistä matkoista



piirien välisen  
pitkien matkojen  
osuus (%) koko maan  
pitkistä matkoista



Liitetaulukko 1

Matkan tarkoitus työnantajan toimialan mukaan

TOIMIALA

TARKOITUS

	työ- matkat	työ- asioin- ti	ostos, asioin- ti	loma- asun- to	vir- kis- tys	vierai- lu	muut matkat
maa- ja metsätalous	28.82	13.48	20.13	2.36	7.38	13.66	14.16
kaivostoiminta	28.98	14.43	9.12	6.94	9.67	16.74	14.13
teollisuus	27.47	8.03	10.96	10.83	7.19	20.64	14.90
sähkö-, kaasua ja ve-							
sihuolto	36.20	8.70	6.96	8.89	8.94	18.16	12.15
rakennustoiminta	47.68	9.17	6.77	5.06	7.56	12.55	11.21
tukku- ja vähittäis-							
kauppa	25.08	13.18	10.93	10.07	6.96	20.96	12.82
kuljetus, tietoliik-							
enne	27.75	13.51	12.34	7.57	6.75	20.09	12.21
liike-elämän pal-							
velut	22.99	10.80	8.46	9.74	7.33	26.12	14.57
palvelut	23.33	8.72	12.01	10.46	5.92	23.71	16.86
keskimäärin	28.63	10.33	11.75	8.38	6.97	19.68	14.26



Liitetaulukko 2

Kulkutapa matkan pituuden ja tarkoituksen mukaan

Matkan pituus	Työmatkat			Kulkutapa					
	ha, kul- jettaja- na	ha, mat- kustaja- na	mootto- ripyörä, mopo	taksi	linja- auto	juna	lento- kone	laiva	muut
3	30.65	18.55	.51	.00	36.63	11.85	.23	.00	1.58
3-10	29.14	21.42	.00	.00	44.00	5.14	.00	.31	.00
10-30	51.75	20.45	.52	.17	14.87	1.21	.09	.00	10.95
30-50	51.54	16.45	.00	.05	20.60	4.49	.47	.22	6.19
50-100	70.34	14.69	.00	.00	7.11	6.37	.00	.29	1.20
100-150	57.83	19.27	.78	.00	12.34	8.89	.42	.00	.47
150-200	53.38	21.39	1.66	.24	15.59	6.74	.49	.36	.15
200-300	58.92	16.28	.10	.36	12.99	9.04	.52	.43	1.36
300	63.81	15.55	.23	.77	11.22	3.35	4.24	.25	.58
Keskim.	58.67	17.52	.46	.25	13.60	6.34	1.05	.25	1.86

Ostos- ja asiointimatkat

3	25.27	34.94	1.71	.00	36.28	1.24	.00	.00	.56
3-10	21.26	38.71	1.32	.00	33.06	4.61	.00	.00	1.04
10-30	35.41	31.11	.00	2.88	26.81	3.62	.00	.00	.18
30-50	50.92	25.00	.00	.66	21.11	2.07	.00	.25	.00
50-100	48.60	27.18	.65	1.45	17.42	3.59	.00	.00	1.11
100-150	58.01	29.83	.00	.83	7.27	2.74	.00	.00	1.32
150-200	52.04	27.86	.44	.00	14.41	3.18	.52	.57	.98
200-300	54.42	22.87	1.61	.16	14.61	5.07	.53	.00	.73
300	52.91	35.99	.00	1.27	4.37	3.55	1.70	.00	.22
Keskim.	50.42	28.58	.41	.91	15.14	3.35	.31	.12	.75

Vapaa-ajan matkat

3	28.19	40.46	.16	1.04	20.41	7.00	.00	.47	2.27
3-10	13.49	41.38	.00	.00	24.95	19.07	.00	1.11	.00
10-30	31.93	38.50	.20	.55	20.78	7.32	.20	.27	.24
30-50	35.28	33.73	2.12	.70	19.84	6.91	.33	.90	.19
50-100	45.62	30.85	1.94	.47	12.36	5.33	.29	1.34	1.79
100-150	44.44	34.92	.68	.54	12.94	3.88	.21	.45	1.96
150-200	48.12	37.85	.41	1.13	8.06	3.17	.80	.21	.25
200-300	44.11	41.06	.91	.27	9.50	3.00	.42	.57	.15
300	45.63	38.99	.57	.76	9.11	3.13	.43	.52	.86
Keskim.	42.83	36.59	1.00	.62	12.48	4.62	.40	.64	.81

Muut matkat

Matkan pituus	Työmatkat			Kulkutapa					
	ha, kul- jettaja- na	ha, mat- kustaja- na	mootto- ripyörä, mopo	taksi	linja- auto	juna	lento- kone	laiva	muut
3	20.39	34.26	.18	.61	32.12	9.20	.10	.49	2.64
3-10	25.91	19.65	.00	1.63	38.87	12.25	.00	.00	1.69
10-30	21.38	30.42	.34	1.21	33.72	11.48	.22	.00	1.24
30-50	32.30	24.82	.00	2.55	29.70	10.14	.05	.12	.32
50-100	32.63	19.70	.00	.76	29.87	15.16	.26	1.25	.37
100-150	54.31	19.25	.00	.23	15.47	7.00	.37	.97	2.39
150-200	46.90	26.77	.83	.26	17.80	5.85	.66	.91	.00
200-300	45.93	22.36	.68	1.12	16.34	9.00	1.36	1.06	2.14
300	36.08	22.46	.00	.94	21.90	12.66	2.32	.75	2.90
Keskim.	38.64	23.02	.23	1.03	23.83	10.39	.75	.74	1.36

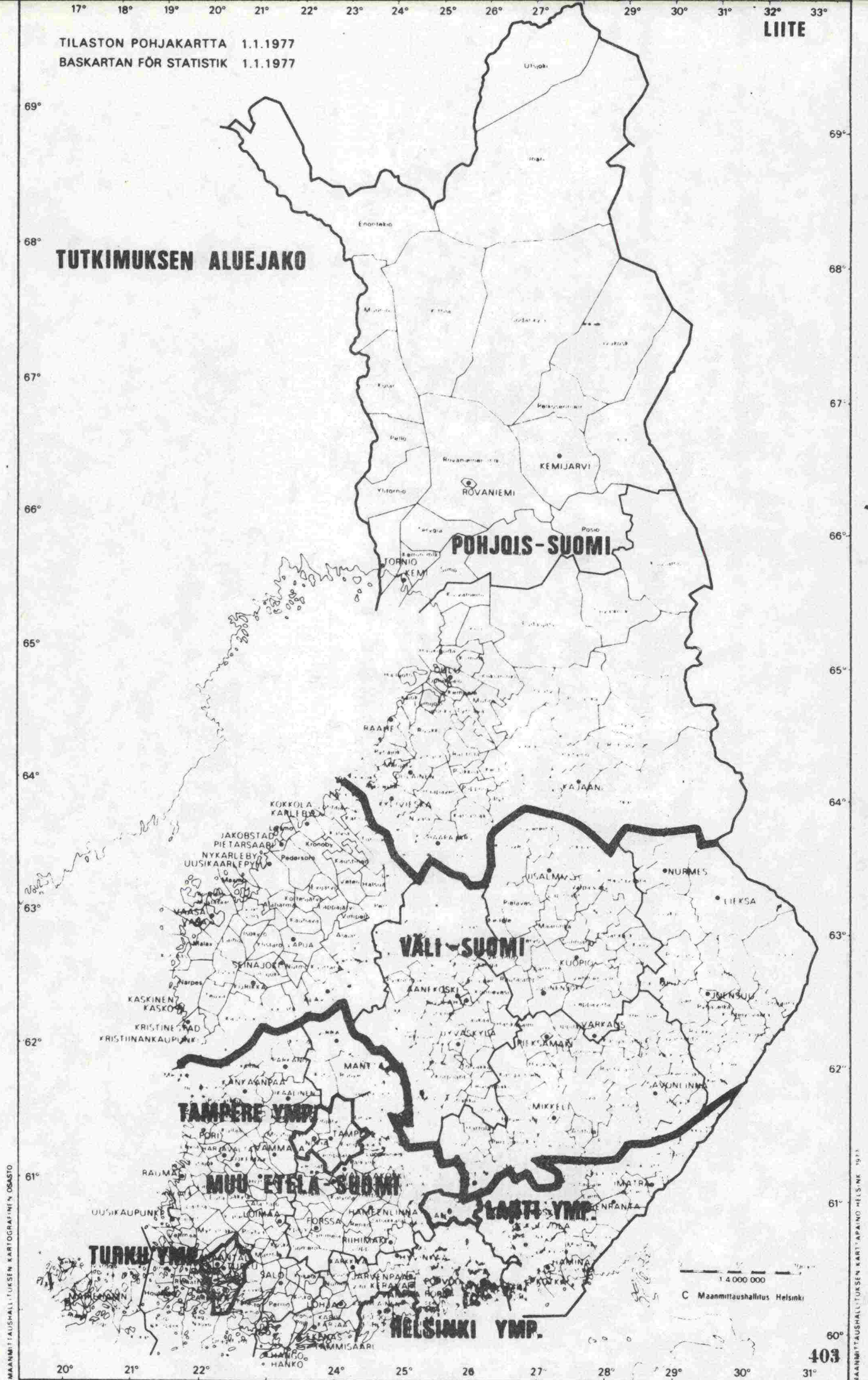


Liitetaulukko 3

Kulikutapa tulotason ja matkan tarkoituksen mukaan

Tulotaso	Työmatkat								
		ha, kuljetta- jana	ha, matkus- tajana	moottori- pyörä/mopo	taksi	linja- auto	juna	lento- kone	laiva muut
< 500 mk/kk		29.14	21.42	.00	.00	44.00	5.14	.00	.31 .00
500-1000 "		51.75	20.45	.52	.17	14.87	1.21	.09	.00 10.95
1000-1500 "		51.54	16.45	.00	.05	20.60	4.49	.47	.22 6.19
1500-2000 "		70.34	14.69	.00	.00	7.11	6.37	.00	.29 1.20
2000-2500 "		57.83	19.27	.78	.00	12.34	8.89	.42	.00 .47
2500-3000 "		53.38	21.39	1.66	.24	15.59	8.74	.49	.36 .15
3000-4000 "		58.92	16.28	.10	.36	12.99	9.04	.52	.43 1.36
> 4000 mk/kk		63.81	15.55	.23	.77	11.22	3.35	4.24	.25 .58
		58.67	17.52	.46	.25	13.60	6.34	1.05	.25 1.86
Ostos- ja asiointimatkat									
< 500 mk/kk		21.26	38.71	1.32	.00	33.06	4.61	.00	.00 1.04
500-1000 "		35.41	31.11	.00	2.88	26.81	3.62	.00	.00 .18
1000-1500 "		50.92	25.00	.00	.66	21.11	2.07	.00	.25 .00
1500-2000 "		48.60	27.18	.65	1.45	17.42	3.59	.00	.00 1.11
2000-2500 "		58.01	29.83	.00	.83	7.27	2.74	.00	.00 1.32
2500-3000 "		52.04	27.86	.44	.00	14.41	3.18	.52	.57 .98
3000-4000 "		54.42	22.87	1.61	.16	14.61	5.07	.53	.00 .73
> 4000 mk/kk		52.91	35.99	.00	1.27	4.37	3.55	1.70	.00 .22
		50.42	28.58	.41	.91	15.14	3.35	.31	.12 .75
Vapaa- ajan matkat									
< 500 mk/kk		13.49	41.38	.00	.00	24.95	19.07	.00	1.11 .00
500-1000 "		31.93	38.50	.20	.55	20.78	7.32	.20	.27 .24
1000-1500 "		35.28	33.73	2.12	.70	19.84	6.91	.33	.90 .19
1500-2000 "		45.62	30.85	1.94	.47	12.36	5.33	.29	1.34 1.79
2000-2500 "		44.44	34.92	.68	.54	12.94	3.88	.21	.45 1.96
2500-3000 "		48.12	37.85	.41	1.13	8.06	3.17	.80	.21 .25
3000-4000 "		44.11	41.06	.91	.27	9.50	3.00	.42	.57 .15
> 4000 mk/kk		45.63	38.99	.57	.76	9.11	3.13	.43	.52 .86
		42.83	36.59	1.00	.62	12.48	4.62	.40	.64 .81
Muut matkat									
< 500 mk/kk		25.91	19.65	.00	1.63	38.87	12.25	.00	.00 1.69
500-1000 "		21.38	30.42	.34	1.21	33.72	11.48	.22	.00 1.24
1000-1500 "		32.30	24.82	.00	2.55	29.70	10.14	.05	.12 .32
1500-2000 "		32.63	19.70	.00	.76	29.87	15.16	.26	1.25 .37
2000-2500 "		54.31	19.25	.00	.23	15.47	7.00	.37	.97 2.39
2500-3000 "		46.90	26.77	.83	.26	17.80	5.85	.66	.91 .00
3000-4000 "		45.93	22.36	.68	1.12	16.34	9.00	1.36	1.06 2.14
> 4000 mk/kk		36.08	22.46	.00	.94	21.90	12.66	2.32	.75 2.90
		38.64	23.02	.23	1.03	23.83	10.39	.75	.74 1.36

TUTKIMUKSEN ALUEJAKO





## MATKAN TARKOITUKSEN MÄÄRITTELY

## Matkan tarkoitus

1. työmatkat
2. työasiointimatkat
3. ostos- ja muut asiointimatkat
4. loma-asuntomatkat
5. muut hui- tai virkistysmatkat
6. vierailumatkat
7. muut matkat

## Määräpaikka 1)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	-
1	7	1	1	3	3	7	4	5	6	7	7	7	-
2	1	1	2	3	3	7	4	5	6	1	1	7	-
3	2	1	2	3	3	7	4	5	6	2	2	7	-
4	3	1	2	3	3	3	4	5	6	3	3	7	-
5	3	1	2	3	3	3	4	5	6	3	3	7	-
6	7	1	2	3	3	7	4	5	6	7	7	7	-
7	4	1	2	3	3	7	4	5	6	4	4	7	-
8	5	1	2	3	3	7	4	5	6	5	5	7	-
9	6	1	2	3	3	7	4	5	6	6	6	7	-
10	7	1	2	3	3	7	4	5	6	7	7	7	-
11	7	1	2	3	3	7	4	5	6	7	7	7	-
12	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	-
-	-	1	2	3	3	-	4	5	6	-	-	7	-

1) Lähtö- ja määräpaikan luokittelu (1-12) on kysymyslomakkeen mukainen

